IV

(Atti adottati prima del 1º dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom)

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 28 agosto 2009

sull'aiuto di Stato C 6/09 (ex N 663/08) — Austria Austrian Airlines — Piano di ristrutturazione

[notificata con il numero C(2009) 6686]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/137/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 formulare osservazioni a norma delle suddette disposizioni [1] e viste dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera dell'11 febbraio 2009 la Commissione ha informato la Repubblica d'Austria della sua intenzione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione alla vendita delle quote di partecipazione dello Stato austriaco nel gruppo Austrian Airlines.

(2) L'11 marzo 2009 l'Austria ha trasmesso le proprie osservazioni in merito all'avvio del procedimento.

(3) La decisione della Commissione in merito all'avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [2]. La Commissione ha invitato tutte le parti interessate a prendere posizione sulle misure entro un mese dalla pubblicazione.

(4) La Commissione ha ricevuto le osservazioni degli interessati e ha provveduto a inoltrarle all'Austria a mezzo posta elettronica in data 15 aprile 2009, offrendo contestualmente alla medesima l'opportunità di prendere posizione al riguardo. Le osservazioni da parte dell'Austria sono pervenute alla Commissione a mezzo posta elettronica in data 8 maggio 2009.

(5) Su richiesta dell'Austria si sono tenute le riunioni del 7 maggio 2009 e del 18 maggio 2009. A seguito di tali incontri, il 22 maggio 2009 e il 18 giugno 2009 sono state inoltrate alla Commissione le informazioni supplementari richieste.

2. FATTI

2.1. Contesto dell'indagine

(6) Il gruppo Austrian Airlines (in prosieguo «l'Austrian Airlines») si compone di tre società: l'Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, una compagnia aerea che opera in una prospettiva di rete fondata nel 1957, la Tiroler Luftfahrt GesmbH (in prosieguo «la Tiroler Luftfahrt»), una controllata regionale fondata nel 1978, nonché la Lauda Air Luftfahrt GmbH (in prosieguo «la Lauda Air»), una compagnia di voli charter fondata nel 1979. L'Austrian Airlines ha sede a Vienna e gestisce il proprio traffico aereo avvalendosi degli scali dell'aeroporto internazionale di Vienna e dell'aeroporto di Innsbruck. L'Austrian Airlines è membro di Star Alliance.

(7) Lo Stato austriaco detiene, tramite una holding statale, l'Österreichische Industrieholding AG (in prosieguo «l'ÖIAG»), il 41,56 % delle quote azionarie dell'Austrian Airlines. L'ÖIAG è l'azionista principale.

(8) Il 12 agosto 2008, il governo austriaco, alla luce della situazione finanziaria problematica — e destinata a peggiorare — in cui il gruppo Austrian Airlines versa da alcuni anni [cfr. la decisione della Commissione del 19 gennaio 2009 sull'aiuto di Stato NN 72/08, Austrian Airlines — aiuto al salvataggio [3]], ha assegnato all'ÖIAG un mandato per la privatizzazione, con il quale la autorizzava a procedere alla vendita di tutte le sue partecipazioni nell'Austrian Airlines. Il 29 ottobre 2008 l'incarico è stato prorogato sino al 31 dicembre 2008.

[1] GU C 57 dell'11.3.2009, pag. 8.
[2] Cfr. nota 1.
[3] Non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

(9) Il 13 agosto 2008 l'ÖIAG ha pubblicato un annuncio sulla stampa austriaca e internazionale ([4]), invitando i potenziali investitori a manifestare interesse, entro il 24 agosto 2008, all'acquisto della quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines. Complessivamente, dodici investitori hanno manifestato interesse.

(10) Il 28 agosto 2008 è stato comunicato ai potenziali investitori che entro il 12 settembre 2008 doveva essere presentato un progetto di acquisizione. Il progetto doveva contenere informazioni in merito all'offerente, un piano strategico per il futuro dell'Austrian Airlines, una proposta sulla struttura della transazione, informazioni sulle modalità di finanziamento previste e informazioni aggiuntive in merito al contenuto del contratto (assicurazioni, garanzie). Sono stati presentati solo tre progetti di acquisizione ([5]).

(11) Il 16 settembre 2008 i tre offerenti rimasti sono stati invitati a presentare entro il 21 ottobre 2008 un'offerta definitiva senza indicazione del prezzo di acquisto e, entro il 24 ottobre 2008, un'offerta con indicazione del prezzo di acquisto.

(12) Il 21 ottobre 2008 la Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo «la Lufthansa»), quale unico offerente, ha presentato una proposta, conformemente a quanto richiesto, completa di contratto e piano strategico, senza indicazione del prezzo di acquisto. Il 24 ottobre 2008 la Lufthansa ha presentato un'offerta vincolante indicando il prezzo di acquisto che era disposta a versare per la quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines.

(13) Anche la S7 ha presentato un'offerta […] (*) in data 24 ottobre 2008, mentre l'Air France/KLM non ha presentato alcuna offerta ([6]).

(14) La transazione è stata autorizzata dal consiglio di vigilanza della Deutsche Lufthansa AG il 3 dicembre 2008 e dal consiglio di vigilanza dell'ÖIAG il 5 dicembre 2008.

(15) Al termine del processo di privatizzazione la Lufthansa, quale offerente prescelto, ha quindi presentato un'offerta per l'acquisizione della quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines, che è stata accettata dal consiglio di vigilanza dell'ÖIAG.

(16) L'accordo raggiunto tra l'ÖIAG e la Lufthansa prevede quanto segue:

— la Lufthansa versa all'ÖIAG un prezzo di acquisto di 366 268,75 EUR,

— l'ÖIAG riceve un buono di recupero ([7]) che potrà comportare un pagamento supplementare sino a 162 milioni di EUR,

— l'ÖIAG versa, attraverso una società veicolo, la somma di 500 milioni di EUR, che verrà utilizzata dalla Lufthansa per sottoscrivere un aumento di capitale dell'Austrian Airlines.

(17) Notificando per ragioni di certezza del diritto la misura in data 21 dicembre 2008, la Repubblica d'Austria ha sostenuto che la vendita non comporti la concessione di alcun aiuto di Stato, in quanto il prezzo stabilito per l'Austrian Airlines rifletterebbe il valore di mercato di tale impresa.

(18) Il prezzo che la Lufthansa si è impegnata a versare per la quota di partecipazione dello Stato austriaco nell'Austrian Airlines non integrerebbe comunque un aiuto di Stato, in quanto ogni altra soluzione alternativa avrebbe comportato costi maggiori per l'ÖIAG.

(19) Inoltre, ferme restando le considerazioni svolte in precedenza, le autorità austriache hanno dichiarato che, quand'anche la Commissione non avesse escluso la sussistenza di un aiuto di Stato in relazione alle misure in oggetto, la misura sarebbe comunque stata compatibile con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE, vista l'intenzione di presentare un piano di ristrutturazione per l'Austrian Airlines.

(20) In data 19 dicembre 2008 la Repubblica d'Austria ha notificato alla Commissione la sua decisione di accordare al gruppo Austrian Airlines un aiuto al salvataggio, segnatamente una garanzia del 100 % per permettere all'impresa di ottenere un prestito di 200 milioni di EUR. L'aiuto al salvataggio è stato autorizzato in data 19 gennaio 2009.

(21) In base a tale decisione, l'aiuto al salvataggio (consistente in una garanzia dello Stato nell'ambito di un accordo quadro su una linea di credito) cesserà non appena la Commissione assuma una posizione definitiva (decisione definitiva) in merito alla procedura di vendita/al piano di ristrutturazione proposti ([8]).

2.2. **Le misure oggetto di esame**

(22) Nella decisione di apertura del procedimento formale di esame (in prosieguo anche la «decisione in merito all'avvio del procedimento») sono state sollevate le seguenti questioni:

— se il prezzo di acquisto concordato per quota di partecipazione dello Stato austriaco nell'Austrian Airlines rifletta il prezzo di mercato,

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* e *Financial Times* (edizione europea).
([5]) Da parte di Air France/KLM, Deutsche Lufthansa e S7 (una compagnia aerea russa).
(*) Informazione riservata.
([6]) Con riguardo alla posizione assunta da Air France/KLM in relazione al processo di privatizzazione, cfr. la sezione 4.4.
([7]) Tre anni dopo il closing o, comunque, al più tardi dopo la presentazione delle relazioni finanziarie per il periodo sino al 31 dicembre 2011, l'ÖIAG percepirà un pagamento supplementare per un importo sino a 162 milioni di EUR. La somma da versare verrà determinata in base alla seguente formula […].
([8]) Cfr. decisione della Commissione del 19 gennaio 2009, relativa all'aiuto di Stato NN 72/08, Austria — Austrian Airlines — aiuto al salvataggio, considerando 71.

— se l'ÖIAG, accettando un prezzo negativo ([9]), abbia agito come un investitore operante all'interno di un'economia di mercato, in quanto ogni altra alternativa avrebbe comportato costi maggiori, e

— se, qualora sussista un aiuto di Stato, questo integri un aiuto alla ristrutturazione compatibile con il mercato comune.

2.2.1. *Il prezzo di mercato della quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines*

(23) La Commissione ha manifestato il dubbio che il prezzo che la Lufthansa si è impegnata a versare per l'acquisto delle azioni non rifletta, in considerazione delle condizioni previste per l'operazione, il prezzo di mercato. Il mandato per la privatizzazione conferito all'ÖIAG prevedeva quanto segue:

«L'ÖIAG è autorizzata a privatizzare l'Austrian Airlines AG, mantenendo una struttura azionaria di base austriaca pari al 25 % più 1 azione. L'obiettivo è:

1) la conservazione del marchio "Austrian";

2) il mantenimento del centro decisionale in Austria;

3) il mantenimento di una rete di collegamenti idonea alla sede e l'adeguata considerazione della realtà economica e occupazionale austriaca;

4) la migliore salvaguardia possibile dei posti di lavoro presso l'Austrian Airlines e l'aeroporto di Vienna;

5) l'istituzione di un organo a tutela degli interessi austriaci».

(24) Il prezzo da versare allo Stato austriaco è integrato da una clausola di recupero, che può comportare un pagamento supplementare a favore dell'Austria in caso di conseguimento di utili. La Commissione ha inteso fare chiarezza sul funzionamento di detto meccanismo e sull'entità del pagamento supplementare.

(25) All'avvio del procedimento la Commissione ha sollevato dei dubbi in merito all'adeguatezza delle condizioni che regolano la vendita dell'Austrian Airlines. La Commissione ha anche dichiarato di non poter affermare in maniera definitiva se le condizioni previste per l'operazione fossero tali da aver influito sul prezzo corrisposto.

(26) Con riguardo al prezzo versato dalla Lufthansa, la Commissione ha dichiarato di non essere in grado di valutare in maniera definitiva se il buono di recupero per un importo sino a 162 milioni di EUR sia idoneo a indennizzare lo Stato austriaco del prezzo ridotto per azione che lo stesso si è reso disponibile ad accettare in sede di stipula del contratto, o se invece, con l'accettazione di un prezzo per azione di molto inferiore a quello riconosciuto agli altri azionisti, questi non abbia di fatto concesso alla Lufthansa, e quindi all'Austrian Airlines, un aiuto di Stato.

(27) Con riguardo al prezzo negativo versato dalla Lufthansa, non appare chiaro se, come lamentato anche dalla Air France/KLM, a tutti gli offerenti sia stata data la possibilità di formulare proposte a parità di condizioni. Non è neppure chiaro se tutti gli offerenti abbiano avuto tempo e ricevuto informazioni adeguate per valutare l'attivo posto in vendita. La Commissione ha altresì osservato che il prezzo che la Lufthansa deve versare per ciascuna azione acquistata dallo Stato diverge dal prezzo che la stessa deve versare agli altri azionisti (ovvero è più basso).

2.2.2. *L'ÖIAG ha agito come un investitore operante in un'economia di mercato, in quanto ogni altra alternativa avrebbe comportato costi maggiori*

(28) A detta delle autorità austriache l'ÖIAG, in caso di mancata cessione della sua quota di partecipazione, si sarebbe trovata di fronte a tre soluzioni alternative che avrebbero comportato costi maggiori.

— Liquidazione dell'Austrian Airlines: l'ÖIAG sarebbe tenuta a sostenere i costi (stimati sino a […] EUR) derivanti da una liquidazione controllata dell'Austrian Airlines.

— Dichiarazione di fallimento dell'Austrian Airlines: l'ÖIAG non sostiene l'Austrian Airlines, con conseguente insolvenza dell'impresa. Tutti i costi diretti ed indiretti, superiori ai costi netti di una privatizzazione, graverebbero sull'ÖIAG.

— Ristrutturazione dell'Austrian Airlines con mantenimento dell'autonomia («soluzione stand-alone»): l'ÖIAG finanzia la ristrutturazione dell'Austrian Airlines, permettendole così di mantenere la sua autonomia («soluzione stand-alone»).

(29) All'avvio del procedimento la Commissione ha messo in dubbio che l'alternativa scelta dallo Stato sia in linea con la condotta di un investitore operante all'interno di un'economia di mercato. La Commissione peraltro non disponeva di informazioni sufficienti, né sui costi da sostenere in caso di liquidazione dell'impresa, né sui costi e sulle perdite di cui l'ÖIAG sarebbe stata chiamata a rispondere in caso di dichiarazione di fallimento e non disponeva nemmeno di informazioni sufficienti per valutare i costi in caso di mantenimento dell'autonomia dell'impresa.

(30) La Commissione ha fatto notare che, in linea generale, non ritiene che gli azionisti siano automaticamente obbligati a sostenere i costi derivanti dal fallimento o dalla liquidazione di un'impresa. Le considerazioni esposte in merito alle conseguenze sociali ed economiche di un mancato sostegno dell'Austrian Airlines da parte dell'ÖIAG sembrano derivare piuttosto dalla circostanza che l'ÖIAG è una holding dello Stato. La Commissione ha poi osservato che le autorità austriache, nelle proprie argomentazioni, ribadiscono che il prezzo versato dall'offerente prescelto era il miglior prezzo conseguibile.

([9]) In prosieguo gli importi negativi sono indicati tra parentesi.

2.2.3. *Il piano di ristrutturazione presentato per l'Austrian Airlines*

(31) Poiché la Commissione era pervenuta alla conclusione di non potere escludere la sussistenza di un aiuto di Stato, il piano di ristrutturazione doveva essere esaminato alla luce della normativa applicabile, in particolare sulla base degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([10]) (in prosieguo gli «orientamenti del 2004») e della comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione ([11]) (in prosieguo gli «orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione»).

(32) I citati orientamenti indicano le diverse condizioni in presenza delle quali può essere concesso un aiuto alla ristrutturazione. All'avvio del procedimento la Commissione ha manifestato dubbi circa il rispetto di tali condizioni, in particolare con riguardo alla capacità di sviluppo dell'impresa, al ripristino della redditività a lungo termine, all'entità dell'aiuto, alle misure compensative e all'entità del contributo proprio del beneficiario.

3. OSSERVAZIONI DELL'AUSTRIA

(33) Le osservazioni formulate dalle autorità austriache vengono introdotte da una serie di informazioni generali e da una descrizione del processo di privatizzazione. L'intera operazione si sarebbe svolta nel rispetto del diritto comunitario in modo aperto e pubblico, garantendo a tutti gli offerenti parità di trattamento in ogni sua fase. La privatizzazione si sarebbe effettivamente svolta in un lasso di tempo breve, tuttavia tutti gli offerenti avrebbero avuto, secondo le autorità austriache, tempo sufficiente per raccogliere le informazioni necessarie per formulare un'offerta definitiva.

3.1. Le condizioni poste per l'operazione di privatizzazione

(34) Con riguardo alle condizioni poste nell'incarico conferito per la privatizzazione, le autorità austriache hanno operato una distinzione tra obiettivi da perseguire con il massimo impegno possibile («best effort»), ovvero:

i) il mantenimento di una rete di collegamenti adeguata per l'Austria; e

ii) la migliore salvaguardia possibile dei posti di lavoro e

«obiettivi vincolanti»;

iii) la conservazione del marchio Austrian;

iv) il mantenimento del centro decisionale in Austria;

v) l'istituzione di un organo per la tutela degli interessi austriaci;

vi) il mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca del 25 % più una azione.

([10]) GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.
([11]) GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

(35) Le autorità austriache hanno osservato, inoltre, che nessuno tra gli offerenti ha mai negato la fattibilità di detti obiettivi o sostenuto che i medesimi costituissero «condizioni» idonee a ripercuotersi sul prezzo di acquisto.

(36) Nella decisione di apertura del procedimento di esame formale la Commissione ha riconosciuto che, in conformità alla sua prassi decisionale ([12]), gli obiettivi i) «mantenimento di una rete di collegamenti adeguata per l'Austria» e iii) «conservazione del marchio Austrian» non incidono negativamente sul prezzo di vendita.

3.1.1. *La migliore salvaguardia possibile dei posti di lavoro*

(37) Le autorità austriache sostengono che tale condizione non dovrebbe rappresentare un problema. La documentazione contrattuale consegnata dall'ÖIAG agli offerenti non conteneva alcun impegno in tal senso. Le autorità austriache hanno osservato altresì che la Commissione, nella sua prassi decisionale, ha dichiarato ammissibili le condizioni volte ad incoraggiare l'acquirente a conservare posti di lavoro, se tali condizioni non risultano discriminatorie ([13]). Detta condizione non si ripercuote in alcun modo sul prezzo di vendita, in quanto si tratta unicamente di una clausola di diligenza non avente carattere discriminatorio, né vincolante dal punto di vista legale ([14]).

3.1.2. *Mantenimento del centro decisionale in Austria*

(38) Uno degli obiettivi previsti nel mandato per la privatizzazione è il mantenimento del centro decisionale dell'Austrian Airlines in Austria. Le autorità austriache sostengono che il mantenimento della sede sociale nello Stato membro che ha rilasciato la licenza di esercizio è una delle condizioni per l'ottenimento di detta licenza ([15]). Lo spostamento del centro di attività principale o della sede sociale dell'Austrian Airlines al di fuori del territorio austriaco comporterebbe la perdita della licenza di esercizio. Ai sensi delle disposizioni comunitarie [regolamento (CE) n. 1008/2008] e di diritto austriaco («Luftfahrtgesetz», legge in materia di aviazione) l'Austrian Airlines non sarebbe più in grado di continuare il servizio aereo ([16]).

([12]) Decisione della Commissione del 17 settembre 2008, aiuti di Stato N 321/08, N 322/08 e N 323/08, Grecia — alienazione di determinate attività dell'Olympic Airlines/Olympic Airways Services, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale, considerando 59, 184 e 185, e decisione della Commissione del 12 novembre 2008, aiuto di Stato N 510/08, Italia — Alitalia, GU C 46 del 25.2.2009, pag. 6, considerando 29, 123 e 124.
([13]) Decisione 2000/628/CE della Commissione, dell'11 aprile 2000, riguardante gli aiuti concessi dall'Italia alla Centrale del Latte di Roma GU L 265 del 19.10.2000, pag. 15, considerando 91; decisione 2001/798/CE della Commissione, del 13 dicembre 2000, relativa all'aiuto di Stato cui la Germania ha dato esecuzione in favore di SKET Walzwerkstechnik GmbH [aiuto C/70/97 (ex NN 123/97)] (GU L 301 del 17.11.2001, pag. 37).
([14]) Decisione 2008/767/CE della Commissione, del 2. aprile 2008, relativa all'aiuto di Stato C 41/07 (ex NN 49/07) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'impresa Tractorul, GU L 263 del 2.10.2008, pag. 5, considerando 44.
([15]) Combinato disposto dell'articolo 4, lettera a), e dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).
([16]) Decisione della Commissione del 12 novembre 2008, aiuto di Stato N 510/08, Italia — Alitalia, GU C 46 del 25.2.2009, pag. 6, considerando 125.

(39) Il mantenimento del centro decisionale in Austria è necessario, inoltre, a detta delle autorità austriache, anche nel quadro degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei, in quanto la validità di detti accordi presuppone una valida licenza di esercizio. Il mantenimento del centro decisionale dell'Austrian Airlines in Austria si renderebbe quindi indispensabile per permettere la continuazione dell'attività.

(40) Le autorità austriache osservano che nel caso di precedenti concentrazioni nel settore del trasporto aereo — SWISS/Sabena e Air France/KLM — si sarebbe optato per un modello di transazione analogo, proprio per mantenere la licenza di esercizio. Si tratterebbe, quindi, di una struttura nota e accettata nel settore. Proprio in considerazione del quadro giuridico di riferimento, nessuno tra gli offerenti interessati all'Austrian Airlines avrebbe messo in dubbio il mantenimento del centro decisionale in Austria; la necessità di rispettare tale condizione in sede di redazione del progetto di acquisizione non avrebbe pertanto influito sul prezzo di acquisto.

3.1.3. *Mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca del 25 % più una azione*

(41) A detta delle autorità austriache questa condizione si giustifica, in base al diritto austriaco, alla luce degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei.

(42) In base agli accordi bilaterali in materia di servizi aerei, la concessione dei diritti di decollo, atterraggio e di traffico è di frequente collegata all'esercizio di sostanziali diritti di proprietà e al concreto esercizio dell'attività di controllo da parte di soggetti di una determinata nazionalità. Nel caso di un vettore con sede in Austria, proprietà sostanziale significa che gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei rimangono validi solo fin quando cittadini o imprenditori austriaci sono azionisti di maggioranza del vettore. In caso contrario, il paese terzo può revocare i diritti di decollo, atterraggio e traffico.

(43) Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, della legge istitutiva dell'ÖIAG («ÖIAG-Gesetz»), quest'ultima, nella gestione delle proprie partecipazioni, deve mantenere un peso tale da permetterle — sulla base di una quota di partecipazione propria del 25 % più 1 azione del capitale con diritto di voto o sulla base di diritti o accordi con terzi — una codecisione nelle delibere dell'assemblea degli azionisti, per le quali è prevista, in base alla legge in materia di società per azioni («Aktiengesetz»), una maggioranza di almeno i tre quarti.

(44) Sulla base del mandato per la privatizzazione l'ÖIAG si è trovata di fronte alla scelta di ridurre la propria partecipazione nell'Austrian Airlines al 25 % più 1 azione o di concordare con gli offerenti un'operazione che garantisse il mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca del 25 % più 1 azione. In occasione dei colloqui avuti con gli offerenti, questi ultimi sono stati pertanto invitati a proporre un'operazione in tali termini. Nessuno degli offerenti ha sollevato eccezioni in linea di principio contro la struttura dell'operazione.

(45) L'acquisizione dell'Austrian Airlines da parte di un soggetto non austriaco comporterebbe secondo l'Austria la risoluzione di determinati accordi bilaterali e conseguentemente la perdita dei diritti di decollo, atterraggio e traffico per le rotte dell'Austrian Airlines previste in tali accordi internazionali. In considerazione del modello operativo dell'Austrian Airlines — incentrato su rotte verso paesi extracomunitari dell'Europa centrale e orientale, paesi del Medio Oriente e dell'Asia centrale — tali accordi bilaterali rivestono un'importanza economica essenziale.

(46) Dato che il mandato per la privatizzazione prevede la cessione dell'intera partecipazione dell'ÖIAG, quest'ultima avrebbe potuto cedere le proprie quote nell'Austrian Airlines, mantenendo contestualmente i relativi preziosi diritti di traffico per il vettore e realizzando la completa privatizzazione, solo grazie alla specifica struttura dell'operazione (una fondazione privata con sede in Austria) proposta da tutti gli offerenti. Secondo il parere delle autorità austriache, il mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca era una condizione irrinunciabile per la salvaguardia di diritti essenziali e non ha avuto alcuna ripercussione sul prezzo di acquisto conseguito. La soluzione adottata per rispondere a tale esigenza non comporterebbe inoltre un aggravio dei costi.

3.1.4. *Istituzione di un organo a tutela degli interessi austriaci*

(47) Le autorità austriache sostengono che un tale organo, escluso dai processi decisionali dell'Austrian Airlines, è piuttosto diffuso nel settore e in casi analoghi [17] la Commissione non ha mai sollevato obiezioni contro la sua istituzione. Non vi sarebbero ripercussioni sul prezzo di acquisto in quanto si tratta di un organo di natura consultiva che non può influenzare l'impresa in alcun modo, né in via di diritto, né di fatto. Esso non dispone, in particolare, né di diritti di veto, né di diritti di codecisione. La necessità di tale organo non è stata percepita come un problema da parte di nessuno degli offerenti.

3.2. **Il prezzo di acquisto riflette il prezzo di mercato**

(48) Secondo l'Austria, il prezzo di acquisto è il risultato di un processo di privatizzazione condotto nel rispetto dei requisiti previsti dalla XXIII Relazione della Commissione sulla concorrenza [18] e degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione. La quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines sarebbe stata venduta al miglior offerente al termine di una procedura svoltasi su base concorrenziale.

(49) Le autorità austriache affermano che, alla luce dell'attuale situazione economica, poteva essere conseguito solo un prezzo di acquisto negativo.

[17] Nella fondazione costituita all'atto della concentrazione tra Swissair e Sabena (decisione 95/404/CE della Commissione) è stato previsto un consiglio di amministrazione con poteri operativi.

[18] Cfr. *XXIII Relazione sulla politica di concorrenza 1993* (ISBN 92-826-8372-9), punti 402 e 403.

(50) La Lufthansa intende acquistare, oltre alle azioni di proprietà dello Stato, anche il capitale flottante, per poter acquisire il controllo dell'intera impresa. Il prezzo di tali azioni va determinato in questo caso in base alla legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto («Übernahmegesetz»).

(51) Le autorità austriache ritengono che il valore attribuito alla partecipazione dello Stato vada visto alla luce del costo complessivo dell'operazione, composto dal prezzo di acquisto ottenuto dall'ÖIAG nell'ambito della gara e dai costi per l'acquisizione del capitale flottante in base alle disposizioni di legge. La legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto prevede che il prezzo di acquisto debba essere almeno pari alla media ponderata per i rispettivi volumi di scambio del prezzo quotato in Borsa del relativo titolo di partecipazione nei sei mesi precedenti al giorno in cui è stata resa nota l'intenzione di formulare un'offerta di acquisto ([19]). Il prezzo di acquisto offerto dalla Lufthansa agli azionisti del capitale flottante ammonta a 4,49 EUR e quindi soddisfa le condizioni poste dalla legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto.

(52) A detta delle autorità austriache il prezzo di acquisto indicato nell'offerta pubblica è falsato e non rispecchia il reale valore commerciale dell'Austrian Airlines, ma è frutto invece dell'applicazione delle disposizioni di legge austriache in materia di offerta pubblica di acquisto ([20]), come emerge dell'esame dell'andamento dei titoli dell'Austrian Airlines dall'inizio del 2008. Prima dell'attribuzione del mandato per la privatizzazione, avvenuta il 12 agosto 2008, il prezzo delle azioni si collocava sotto i 3,00 EUR e ha iniziato a salire sopra i 7,00 EUR solo a far data da inizio settembre. Successivamente, il prezzo delle azioni dell'Austrian Airlines è di nuovo crollato e si colloca ora da settimane ampiamente al di sotto del prezzo di acquisto da parte della Lufthansa, pari a 4,49 EUR per azione. Queste ampie oscillazioni delle azioni dell'Austrian Airlines sarebbero frutto di speculazioni e non rifletterebbero in alcun modo il valore reale della compagnia.

(53) La Lufthansa ha dovuto formulare una proposta interessante per gli azionisti privati anche per il motivo che intende acquisire il controllo assoluto dell'Austrian Airlines. La Lufthansa si proporrebbe di acquisire il 90 % della società, soglia il cui raggiungimento comporterebbe, infatti, per la compagnia tedesca il diritto di acquistare le azioni residue («squeeze out»), arrivando in tal modo a detenere il 100 % delle quote di partecipazione. La Lufthansa, in qualità di azionista unico, potrebbe così realizzare più facilmente i propri obiettivi, grazie anche alla semplificazione del processo decisionale. La Lufthansa potrebbe, inoltre, beneficiare di tutti gli investimenti previsti.

(54) Le autorità austriache evidenziano che un acquisto a prezzo negativo è ammesso dalla normativa comunitaria. La Commissione ha confermato in svariate decisioni ([21]) che un prezzo «simbolico» o «negativo» non costituisce aiuto di Stato ove sia frutto di un processo di privatizzazione conforme alle disposizioni della XXIII Relazione sulla concorrenza.

(55) A detta delle autorità austriache il prezzo offerto dalla Lufthansa rappresenta il miglior prezzo conseguibile sul mercato. Si dovrebbe anche considerare che sia la Lufthansa che l'Austrian Airlines sono membri di Star Alliance. Gli offerenti che non fanno parte di Star Alliance (Air France/KLM e S7) avrebbero dovuto tener conto nella formulazione di un'offerta anche dei costi aggiuntivi di un cambio di alleanza. Secondo le autorità austriache detti costi possono ammontare a […] EUR.

(56) Le autorità austriache affermano, inoltre, che l'offerta formulata da S7 (seppur non vincolante) prevedeva un prezzo di […] e fanno notare che, per prassi della Commissione ([22]), l'offerta di un concorrente costituisce un buon indicatore per l'individuazione del prezzo di mercato di un'impresa.

(57) Con riguardo al buono di recupero, le autorità osservano che l'importo massimo conseguibile dal medesimo ammonta a 164,1 milioni di EUR ed è […] ([23]).

3.3. **Condotta dell'ÖIAG equiparabile a quella di un investitore operante all'interno di un'economia di mercato**

(58) Secondo le autorità austriache anche un investitore privato avrebbe accettato, come l'ÖIAG, di alienare l'Austrian Airlines ad un prezzo che, seppur negativo ([24]), da un punto di vista della redditività a lungo termine appare vantaggioso, considerati i costi decisamente maggiori delle soluzioni alternative. L'insolvenza dell'Austrian Airlines avrebbe comportato una considerevole perdita di

([19]) Articolo 26, paragrafo 1 della legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto («Übernahmegesetz»).

([20]) Un'eccezione alle condizioni prescritte dalla legge in materia di offerta pubblica di acquisto non sarebbe stata accettabile, in quanto ciò avrebbe significato unicamente che, in quel momento, non era necessario presentare un'offerta ai sensi di legge, ma che una simile proposta per l'acquisizione di almeno il 90 % delle quote dell'Austrian Airlines avrebbe dovuto essere formulata in un secondo momento. Una riduzione del prezzo avrebbe reso più difficile l'acquisizione dell'Austrian Airlines da parte della Lufthansa, in quanto un prezzo di acquisto ridotto si sarebbe collocato ampiamente al di sotto della quotazione in Borsa, con l'effetto che solo pochi azionisti avrebbero aderito all'offerta pubblica di acquisto.

([21]) Decisione 2002/631/CE della Commissione, del 7 maggio 2002, in merito ad un presunto aiuto di Stato concesso dalla Germania alla RAG AG nell'ambito della privatizzazione della Saarbergwerke AG, GU L 203 dell'1.8.2002, pag. 52, considerando 60; decisione 2002/200/CE della Commissione, del 3 luglio 2001, relativa all'aiuto di Stato al quale la Spagna ha dato esecuzione o che prevede di eseguire in favore della ristrutturazione di Babcock Wilcox España SA, GU L 67 del 9.3.2002, pag. 50, considerando 61.

([22]) Decisione 2008/366/CE della Commissione, del 30 gennaio 2008, relativa all'aiuto di Stato C 35/06 (ex NN 37/06) accordato dalla Svezia a favore di Konsum Jämtland Ekonomisk Förening Svezia-Förening, GU L 126 del 14.5.2008, pag. 3, considerando 50 e 58.

([23]) […].

([24]) Cfr. le sentenze della Corte di Giustizia del 21 marzo 1991, causa C-305/89, *Italia/Commissione* («ALFA Romeo»), Racc. I-1603; sentenza 14 settembre 1994, cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Spagna/Commissione* («Hytasa»), Racc. I-4103.

valore anche delle altre partecipazioni detenute dalla Repubblica austriaca. L'ÖIAG avrebbe, inoltre, dovuto sostenere i costi di un piano sociale. Le altre possibili opzioni, la liquidazione controllata dell'Austrian Airlines o la continuazione dell'attività con il mantenimento dell'autonomia dell'impresa, avrebbero anch'esse comportato costi maggiori rispetto all'accettazione di un prezzo negativo.

3.3.1. *Costi connessi alla dichiarazione di fallimento dell'Austrian Airlines*

(59) Secondo le autorità austriache, i costi a carico dell'ÖIAG in caso di insolvenza dell'Austrian Airlines sarebbero stati decisamente superiori rispetto all'accettazione di un prezzo negativo: l'insolvenza avrebbe potuto comportare una pesante perdita di valore di altre partecipazioni statali. Le autorità austriache citano un'analisi svolta da Merrill Lynch, in base alla quale il fallimento dell'Austrian Airlines potrebbe comportare un peggioramento della solvibilità di altre «società sorelle» di proprietà statale, con conseguenti possibili maggiori costi di rifinanziamento e ribasso del prezzo delle azioni. Il prevedibile declassamento avrebbe danneggiato le «società sorelle» indipendentemente dal fatto che l'ÖIAG detenga solo una partecipazione minoritaria nell'Austrian Airlines ([25]).

(60) Il ribasso del prezzo delle azioni sarebbe una conseguenza del fallimento dell'Austrian Airlines e non dipenderebbe dall'assunzione, per legge o volontaria, di determinati oneri. Pertanto le autorità austriache ritengono che anche un investitore privato opterebbe per un apporto di capitale a favore di una società controllata nel caso in cui il prevedibile ribasso del prezzo delle azioni fosse superiore ai costi necessari per evitare l'insolvenza della controllata.

(61) In base all'analisi effettuata da Merrill Lynch le perdite di quotazione delle sole partecipazioni dell'ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) potrebbero ammontare a circa […] EUR. […]. Sarebbe pertanto verosimile che la perdita complessiva di valore del corso azionario (pari a […] EUR), in capo al titolare delle quote, la Repubblica d'Austria, arrivi a superare di molto il prezzo negativo.

(62) Stando alle affermazioni delle autorità austriache, le agenzie di rating hanno sottolineato che la solvibilità delle imprese controllate è influenzata positivamente dal sostegno da parte della società madre privata. Viene citato l'esempio dell'incremento di tre livelli del merito di credito della Hypovereinsbank in quanto controllata al 100 % da UniCredit. Vengono inoltre citati altri casi in cui l'abbassamento dell'affidabilità creditizia della controllante ha condotto a un corrispondente declassamento delle controllate (v. la tabella seguente).

Tabella 1

Esempi di declassamento del merito di credito di una controllata a seguito del declassamento della società controllante

Società controllante	Società controllata	Data	Declassamento del merito di credito (Standard & Poor's)	
			Società controllante	Società controllata
Postbank	BHW Bausparkasse	22 giugno 2007	da A a A–	da A– a BBB+
Post	Postbank	22 giugno 2007	da A a A–	da A a A–
UniCredit	Bank Austria	18 marzo 2009	da A + a A	da A + a A
UniCredit	Hypovereinsbank	18 marzo 2009	da A + a A	da A + a A

(63) […]

(64) L'ÖIAG e le sue partecipate — quali Telekom Austria AG, Österreichische Post AG e OMV AG — godono di ampia notorietà in Austria: ne consegue che qualsiasi danno alla tranquillità aziendale o all'immagine del marchio avrebbe conseguenze di ampia portata. Un investitore privato nella posizione dell'ÖIAG si farebbe pertanto carico dei costi del piano sociale in caso di fallimento dell'Austrian Airlines, anche in mancanza di uno specifico obbligo di legge in tal senso.

(65) A parere delle autorità austriache, i costi di un ipotetico piano sociale corrispondono ai costi prevedibili, per la stessa voce, nell'ipotesi di una liquidazione. I dipendenti non subirebbero, quindi, nell'insieme, un trattamento peggiore rispetto all'ipotesi di una liquidazione controllata con contestuale piano sociale.

(66) Le autorità austriache stimano i costi da assumere volontariamente per il piano sociale per il gruppo Austrian Airlines attorno a […] EUR (Austrian Airlines […] EUR e Tyrolean […] EUR), detratti i versamenti a carico del fondo di garanzia austriaco per i casi di insolvenza (cfr. la tabella seguente).

([25]) Nell'analisi di Merrill Lynch le perdite di valore vengono imputate all'ÖIAG e, quindi, alla Repubblica d'Austria, limitatamente alle loro quote di partecipazione.

Tabella 2

Obblighi che l'ÖIAG dovrebbe assumersi nei confronti dei dipendenti in caso di fallimento dell'Austrian Airlines

(Mio EUR)

Obblighi nei confronti dei dipendenti in caso di fallimento del gruppo Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Gruppo Austrian Airlines
Indennità di licenziamento in base alle norme di legge e ai contratti collettivi	[…]	[…]	[…]
Pensioni	[…]	[…]	[…]
Indennità ferie annuali non godute	[…]	[…]	[…]
Altri costi nei confronti dei collaboratori	[…]	[…]	[…]
Piano sociale	[…]	[…]	[…]
Diritti pensionistici	[…]	[…]	[…]
Obblighi complessivi nei confronti dei dipendenti	[…]	[…]	[…]
Versamenti da parte del fondo austriaco di garanzia per i casi di insolvenza	[…]	[…]	[…]
Costi complessivi a carico dell'ÖIAG	[…]	[…]	[…]

3.3.2. *Costi di una liquidazione controllata dell'Austrian Airlines*

(67) Le autorità austriache stimano i costi complessivi di una liquidazione nell'ordine di […] EUR, dei quali circa […] EUR riferibili al piano sociale per gli ex dipendenti (stima effettuata sulla base di una media delle esposizioni nei confronti dei dipendenti). Altri costi deriverebbero dalla risoluzione di accordi, di cui […]. Anche gli accordi in materia di […] dovrebbero inoltre essere risolti anticipatamente.

3.3.3. *Costi a carico dell'ÖIAG nel caso di ristrutturazione con mantenimento dell'autonomia*

(68) In base alle stime del governo, in caso di continuazione in maniera autonoma dell'attività dell'Austrian Airlines, l'impresa dovrebbe mettere in conto per il 2009 un risultato di esercizio di […], dovuto principalmente alla forte contrazione della domanda in una fase di crisi finanziaria.

(69) Per la compagnia si porrebbe immediatamente il problema della carenza di liquidità; oltre a riserve di cassa minime per […] EUR necessarie per la gestione di […], l'Austrian Airlines necessita di ulteriore liquidità per attuare misure di ristrutturazione e per […]. Al riguardo occorre osservare che la liquidità di cui l'Austrian Airlines poteva disporre a fine 2008 era pari solo a […].

(70) La soluzione stand-alone si riferisce a un […], in base al quale verrebbero mantenute solo due o tre destinazioni. Per tale motivo […]. Ciò comporterebbe ammortamenti una tantum nella misura di […] EUR. L'organico verrebbe ridotto di […] dipendenti a tempo pieno. I costi una tantum del piano sociale vengono stimati in […].

(71) Il risultato sarebbe una perdita di fatturato di circa […] EUR per il 2009, con ripercussioni negative sul flusso di cassa. Secondo le stime delle autorità austriache la scelta di continuare in maniera autonoma l'attività comporterebbe per il periodo 2009-2011 un ammanco di liquidità di […] EUR ([26]).

3.3.4. *Conclusione*

(72) Per le autorità austriache la vendita della partecipazione dell'Austrian Airlines a un prezzo negativo rappresentava l'alternativa più conveniente dal punto di vista dei costi. Optando per tale alternativa, l'Austria ha agito come un investitore privato operante in un'economia di mercato.

3.4. **Il piano di ristrutturazione dell'Austrian Airlines**

3.4.1. *L'Austrian Airlines, un'impresa in difficoltà*

(73) Le autorità austriache ritengono che l'Austrian Airlines sia un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti del 2004, in quanto, se non le fossero stati concessi gli aiuti al salvataggio, sarebbe fallita già a fine dicembre 2008. Gli aiuti al salvataggio hanno permesso all'Austrian Airlines di sopravvivere per i sei mesi successivi. La sua ristrutturazione è però indispensabile per garantirle solidità a lungo termine e una stabile riorganizzazione. Se il piano di ristrutturazione non dovesse essere autorizzato, l'Austrian Airlines sarebbe immediatamente a rischio fallimento.

([26]) Importo composto da […].

(74) Le autorità austriache osservano poi che l'Austrian Airlines è un'impresa indipendente, le cui difficoltà traggono origine dall'impresa stessa e dalla particolare situazione del settore dell'aviazione. In virtù delle decisioni assunte dal governo in merito alla sovvenzione e degli accordi conclusi tra l'ÖIAG e la Lufthansa, si è stabilito che l'intervento andrà a vantaggio dell'Austrian Airlines e non della Lufthansa, tant'è che detto contributo viene erogato all'Austrian Airlines. In caso di acquisizione della società, la Lufthansa non diverrebbe il soggetto beneficiario dell'aiuto ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.

(75) Le autorità austriache hanno altresì evidenziato che l'Austrian Airlines, sino alla conclusione della vendita, non è parte del gruppo Lufthansa e che, di conseguenza, non trova applicazione l'articolo 13 degli orientamenti del 2004. Non si pone pertanto la questione se la Lufthansa avrebbe potuto risanare l'Austrian Airlines con risorse finanziarie proprie. Non è possibile neppure presumere l'esistenza di un rapporto di gruppo tra la Lufthansa e l'Austrian Airlines sulla base della collaborazione tra le due società nell'ambito della Star Alliance. All'interno di Star Alliance operano 24 vettori che, tra loro, non sono legati da un rapporto di gruppo.

(76) Secondo la valutazione delle autorità austriache, l'operazione non comporterebbe una restrizione sensibile della concorrenza, circostanza questa attestata prima di tutto dal fatto che la Lufthansa e l'Austrian Airlines collaborano già strettamente. Oltre ad essere membri di Star Alliance, le due società gestiscono il traffico tra Germania e Austria mediante una joint venture istituita per ottimizzare il traffico su tali tratte e condividere costi e ricavi.

3.4.2. *Riduzione dei costi e sinergie derivanti dal piano di ristrutturazione*

(77) La Lufthansa e l'Austrian Airlines collaborano già nell'ambito di Star Alliance e gestiscono una joint venture; ciononostante, a detta delle autorità austriache, è possibile ridurre ulteriormente i costi e incrementare il fatturato. Nel caso di una partecipazione nel capitale sociale, infatti, l'integrazione tra le imprese nel settore dei servizi aerei diviene considerevolmente più forte sia da un punto di vista economico, sia sotto il profilo della struttura societaria, circostanza questa che porta a un risparmio di costi considerevolmente più elevato rispetto all'ipotesi di un partenariato senza partecipazione nel capitale e limitato al mero coordinamento di specifici aspetti dell'impresa o ad attività di joint venture. Le autorità citano degli studi effettuati da esperti del settore secondo i quali un partenariato di mero coordinamento può permettere un abbattimento dei costi generali nell'ordine dell'1,9 %, mentre nel caso di esercizio congiunto di determinate attività il risparmio sale sino al 5,6 %. Una collaborazione fondata su una partecipazione di capitale permetterebbe un risparmio sui costi di circa l'11,4 % ([27]).

(78) L'acquisizione dell'Austrian Airlines da parte della Lufthansa permetterebbe di risparmiare sui costi grazie a […]. Un ulteriore consistente abbattimento dei costi deriverebbe poi dal risparmio ottenibile […].

([27]) *Fonte: Airlines Business* 11/1999, pag. 83.

(79) Le sinergie raggiungibili sui costi, al di là della collaborazione già in atto, vengono stimate dalla Lufthansa in […] EUR all'anno. A ciò vanno aggiunte sinergie dei ricavi per circa […] EUR l'anno, derivanti in particolare da […]. Le sinergie totali aggiuntive si attesterebbero sui […] l'anno.

3.4.3. *L'adeguatezza della misura*

(80) Le autorità austriache ritengono che l'importo di 500 milioni di EUR rappresenti la somma minima necessaria per ripristinare la redditività a lungo termine dell'Austrian Airlines. Senza il contributo, che verrà utilizzato per ridurre l'esposizione debitoria dell'Austrian Airlines, […].

3.4.4. *Misure compensative*

(81) A detta delle autorità austriache non si rendono necessarie misure compensative ai sensi degli orientamenti in materia di salvataggio e ristrutturazione. A tale riguardo le autorità austriache rimandano al punto 38, paragrafo 3 degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, in base al quale un programma di ristrutturazione deve comportare la riduzione delle capacità, quando ciò sia richiesto per il ripristino della redditività finanziaria e/o in base alla situazione di mercato. Gli orientamenti del 1994 rappresenterebbero, nel settore del trasporto aereo, una lex specialis, pertanto dovrebbero prevalere sulle previsioni degli orientamenti del 2004. Nel caso di specie, secondo le autorità austriache, né il ripristino della redditività finanziaria, né la situazione di mercato impongono l'adozione di misure compensative al di fuori di quanto già previsto nell'ambito della ristrutturazione.

(82) In ogni caso, la riduzione di capacità prevista nell'ambito del programma «Go4Profit», introdotto nel 2006, costituirebbe già di per sé una considerevole misura compensativa. Come illustrato nella fase introduttiva del procedimento, inoltre, il piano di ristrutturazione prevede ulteriori provvedimenti che costituiscono considerevoli misure compensative. A parere delle autorità austriache le misure compensative già realizzate e quelle previste per il futuro integrano un pacchetto di misure compensative che si collocano nella fascia superiore delle misure che la Commissione ha preteso in passato nell'ambito di altre ristrutturazioni. Questo è tanto più vero se si considera che l'Austrian Airlines è un vettore di medie dimensioni e, in base al punto 40 degli orientamenti del 2004, le misure compensative devono essere proporzionali alle dimensioni dell'impresa.

3.4.5. *Contributo proprio*

(83) Su questo punto le autorità austriache osservano che i costi di ristrutturazione dell'Austrian Airlines ammontano a circa […] EUR (senza considerare l'aiuto al salvataggio di 200 milioni di EUR che dovrà essere restituito a seguito dell'acquisizione); detti costi vengono ricapitolati nella tabella di seguito riportata.

Tabella 3

Costi di ristrutturazione dell'Austrian Airlines secondo le autorità austriache

Misura	Costi di ristrutturazione (milioni di EUR)	Contributo proprio (milioni di EUR)	Contributo della Repubblica d'Austria
a) ristrutturazione finanziaria	[…]	[…]	[…]
b) programma «Go4Profit» dell'Austrian Airlines	[…]	[…]	[…]
c) costi per l'attuazione di sinergie	[…]	[…]	[…]
d) costi per attività di consulenza e costi dell'operazione	[…]	[…]	[…]
e) maggiori costi di rifinanziamento derivanti dalla crisi finanziaria	[…]	[…]	[…]
Importo complessivo	[…]	[…] (percentuale di contributo proprio: 55,5 %)	[…]

(84) L'indebitamento dell'Austrian Airlines ([…] EUR nel 2008) sarebbe notevolmente più alto di quello di Lufthansa […]. I relativi costi vengono stimati in […] EUR.

(85) Ulteriori costi per […] EUR si riferiscono all'attuazione di misure di ristrutturazione necessarie per conseguire gli effetti sinergici previsti su base annua nel piano di ristrutturazione. Viene evidenziato che vanno considerati anche i costi del progetto «Go4Profit» pari a […] EUR in quanto si tratta di misure di ristrutturazione già adottate in precedenza dall'Austrian Airlines, ma ancora in corso.

(86) In aggiunta debbono essere considerati i costi dell'operazione per […] EUR e maggiori costi di rifinanziamento in conseguenza della crisi finanziaria per […] EUR.

4. OSSERVAZIONI DI TERZI

4.1. **Austrian Airlines**

(87) Con comunicazione del 13 aprile 2009 l'Austrian Airlines trasmetteva le proprie osservazioni, del tutto analoghe, nel contenuto, a quelle delle autorità austriache.

(88) Per quanto riguarda la volontaria assunzione dei costi del piano sociale in caso di insolvenza, l'Austrian Airlines sottolinea che l'assunzione di tali oneri da parte del socio di maggioranza può risultare necessaria per motivi di immagine e per evitare scontento sociale e aziendale all'interno delle «società sorelle». Secondo l'Austrian Airlines, in Austria sarebbe tipica una particolare forma di partenariato sociale tra datori di lavoro e rappresentanti dei lavoratori, che impone al datore di lavoro di finanziare piani sociali e farsi carico di altri costi sociali anche in assenza di un obbligo di legge in tal senso. L'Austrian Airlines osserva, inoltre, che i costi stimati per il piano sociale, pari a […] EUR per 7 914 dipendenti, sono inferiori ai costi sostenuti in casi analoghi: per l'Austria Tabak, i costi si sono attestati per il 2005 su […] EUR per dipendente e per il 2009 addirittura su […] EUR per dipendente. L'Austrian Airlines cita, inoltre, altri esempi di assunzione volontaria dei costi di piani sociali in caso di chiusura/liquidazione di società controllate e/o di insediamenti produttivi in Austria.

Tabella 4

Esempi di assunzione volontaria dei costi relativi ai piani sociali in caso di chiusura/liquidazione di società controllate e/o di insediamenti produttivi in Austria

Impresa	Anno	Dipendenti	Costi sociali sostenuti	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	dal 1995	150	Piano sociale	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Fondo per l'occupazione e piano sociale	[…]
Philips, chiusura dello stabilimento di Lebring	1999–2000	200–300	Piano sociale	[…]
Elektra Bregenz	2003	234	Indennità di licenziamento e piano sociale	[…]
Legrand Austria	2003–2004	150	Piano sociale	[…]
Verbund, chiusura della centrale di Voitsberg IV	2004	220	Fondo per l'occupazione e indennità aggiuntive	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Piano sociale	[…]
Austria Tabak	2005	220	Indennità di licenziamento e fondo per l'occupazione	[…]
Austria Tabak	2009	269	Indennità di licenziamento e fondo per l'occupazione	[…]
Thonet-Wien, chiusura dello stabilimento di Friedberg	2006	25	Indennità aggiuntive	[…]
AT & S	2007	35	Piano sociale	[…]

(89) Considerato che le società madri, in caso di chiusura di settori di attività o di stabilimenti, si accollano volontariamente costi sociali di una certa entità, l'Austrian Airlines ritiene che anche l'ÖIAG, in caso di insolvenza, dovrebbe volontariamente farsi carico dei costi sociali per un importo pari a quelli che comporterebbe una liquidazione controllata.

Tabella 5

Stima dei costi sociali medi dell'Austrian Airlines AG (senza la Tyrolean)

(Mio EUR)

	Costi sociali	
	Importo minimo	Importo massimo
Indennità di licenziamento	[…]	[…]
Indennità ferie annuali non godute	[…]	[…]
Sistema pensionistico	[…]	[…]
Piano sociale	[…]	[…]
Totale	[…]	[…]

(90) L'Austrian Airlines spiega che i pagamenti a titolo di indennità di licenziamento ([…] EUR) comprendono quanto dovuto in forza delle disposizioni di legge e dei contratti collettivi alla data del 30 giugno 2009, compreso l'importo stimato di […] EUR per i dipendenti al di fuori dell'Austria. La notevole differenza tra l'importo minimo ([…] EUR) e l'importo massimo ([…] EUR) dei costi sociali inerenti il sistema pensionistico a cui dare copertura sarebbe imputabile a […]. Il valore minimo stimato in […] EUR per costi pensionistici si baserebbe sul presupposto che si debba finanziare […]. Il valore massimo stimato in […] EUR si riferisce all'ipotesi (non inverosimile) che i dipendenti facciano valere […].

(91) L'Austrian Airlines riconosce che i costi sociali stimati si posizionano in una fascia […] rispetto ai normali indennizzi previsti dai piani sociali in Austria, ma precisa che sussistono dei fattori che giustificano un tale risultato. In primo luogo l'anzianità di servizio dei dipendenti dell'Austrian Airlines sarebbe alta, in media […] anni per i piloti e […] anni per il personale commerciale e tecnico e per gli assistenti di volo. In secondo luogo, tutte le indennità previste nell'ambito di un piano sociale dell'impresa sarebbero influenzate dall'entità degli stipendi dei piloti e di altri collaboratori mediamente […] rispetto a quelli di lavoratori occupati in altri settori. Lo stipendio mensile medio del personale tecnico di bordo dell'Austrian Airlines ammonterebbe a […] EUR (dato del 2009), mentre lo stipendio del personale commerciale e tecnico e degli assistenti di volo si collocherebbe tra […] e […] EUR al mese. L'Austrian Airlines, inoltre, ritiene di essere una delle più importanti imprese in Austria con la conseguenza che, in caso di dichiarazione di fallimento, su di essa si concentrerebbe una grande attenzione da parte dei media.

(92) Rispetto all'ipotesi di liquidazione, l'Austrian Airlines stima relativi i costi tra […] EUR e […] EUR.

Tabella 6

Ipotesi di liquidazione dell'Austrian Airlines

(Mio EUR)

	Costi	
	Valore minimo	Valore massimo
Vendita aeromobili	[…]	[…]
Rimborso finanziamenti per l'acquisto di aeromobili	[…]	[…]
Costi sociali	[…]	[…]
Risoluzione dei contratti di lunga durata	[…]	[…]
Altri costi e entrate (saldo)	[…]	[…]
Costi complessivi	[…]	[…]

4.2. **Lufthansa**

(93) In apertura delle proprie osservazioni del 9 aprile 2009, la Lufthansa ha osservato che i parametri economici dell'operazione sono mutati considerevolmente dall'ottobre 2008, data in cui ha presentato la propria proposta per l'acquisizione dell'Austrian Airlines. Queste modifiche riflettono le difficoltà strutturali dell'Austrian Airlines, oltre che il successivo drammatico peggioramento del contesto economico. La crisi dei mutui subprime ha portato alla peggiore crisi finanziaria degli ultimi decenni e trascinato l'economia reale in una grave recessione.

(94) La Lufthansa ritiene che la fase di recessione dei mercati europei si protrarrà per tutto il 2009 e, forse, anche nel 2010 ed eventualmente anche oltre, circostanza questa destinata a influire sull'attività e sulla programmata ristrutturazione dell'Austrian Airlines. La Lufthansa è comunque convinta che il piano di ristrutturazione previsto possa garantire il ripristino della redditività a lungo termine per l'Austrian Airlines, anche se il raggiungimento del punto di pareggio («break even») dipenderà, in particolare, dalla durata e dalla gravità della fase di recessione. Alla luce delle condizioni attuali apparirebbe chiaro che l'Austrian Airlines avrà una sofferenza nei prossimi […].

(95) Con riguardo al prezzo concordato, la Lufthansa evidenzia che le condizioni previste nel mandato per la privatizzazione non hanno influito in alcun modo sul prezzo che sarebbe stata disposta a versare per l'acquisto dell'Austrian Airlines. Tali condizioni non hanno, inoltre, scoraggiato alcun offerente dal partecipare alla gara, rispetto a una trattativa privata.

(96) La Lufthansa osserva altresì che la differenza tra il prezzo offerto agli azionisti sul mercato e il prezzo da versare all'ÖIAG non costituisce un aiuto di Stato. Il prezzo che verrà versato all'ÖIAG si compone di un prezzo fisso pari a 366 268,75 EUR e di un buono di recupero il cui valore è collegato al rendimento dell'Austrian Airlines e all'andamento sul mercato delle azioni della Lufthansa. Il pagamento dovuto in forza del buono di recupero potrebbe al massimo raggiungere 4,48 EUR per azione. Il prezzo da versare agli azionisti sul mercato sarebbe determinato in base all'articolo 26 della legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto e sarebbe pari a 4,49 EUR per azione.

(97) La Lufthansa ha osservato che, dal punto di vista economico, non ha senso obbligare il miglior offerente a offrire un prezzo che rifletta il corso azionario. Se lo Stato avesse deciso di mettere in vendita tutta la sua quota di partecipazione in Borsa, il valore delle azioni sarebbe crollato. Il prezzo minimo di offerta per l'acquisizione è pari al valore medio delle azioni nel passato (cfr. sopra). Detto prezzo non riflette però necessariamente il valore effettivo delle quote, né al momento della formulazione dell'offerta di acquisizione, né al momento della privatizzazione.

(98) Ne consegue che il prezzo massimo per azione che verrà versato all'ÖIAG (prezzo fisso più importo minimo derivante dal buono di recupero) riflette il prezzo per azione che è stato corrisposto agli altri azionisti nell'ambito dell'offerta pubblica di acquisto. Anche qualora l'ÖIAG dovesse eventualmente percepire per la sua partecipazione nell'Austrian Airlines un prezzo per azione inferiore rispetto ad altri azionisti, ciò non costituirebbe un aiuto di Stato, in quanto il prezzo versato all'ÖIAG riflette comunque il valore di mercato. La Lufthansa evidenzia di essere stata l'unica impresa a formulare, nell'ambito della procedura di vendita, un'offerta finale valida; pertanto, per definizione, sarebbe il miglior offerente. Il risultato di una procedura di vendita aperta e concorrenziale dovrebbe considerarsi quale valore di mercato.

(99) Con riferimento al piano di ristrutturazione, la Lufthansa osserva che devono trovare contestuale applicazione sia gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, sia gli orientamenti del 2004. Nell'elaborare il piano aziendale si sarebbe tenuto conto, per quanto prevedibile, del peggioramento della situazione economica e della situazione dei mercati del settore del trasporto aereo. […] La redditività a lungo termine dell'Austrian Airlines potrà però essere ripristinata solo se si procederà come previsto all'integrale attuazione del piano di ristrutturazione modificato — oltre che all'attuazione di altre misure da concordare finalizzate alla riduzione dei costi —, conseguendo così l'irrinunciabile riduzione dei costi.

(100) La Lufthansa sostiene che l'importo stanziato come aiuto al salvataggio (500 milioni di EUR) rappresenta in assoluto il minimo necessario per ripristinare la redditività a lungo termine dell'Austrian Airlines. L'ulteriore peggioramento del mercato austriaco e globale del settore dei servizi aerei ha […].

(101) Con riguardo alle misure compensative, la Lufthansa sottolinea che la capacità dell'Austrian Airlines è già stata considerevolmente ridotta negli ultimi anni. […].

(102) La Lufthansa rileva che il requisito del significativo contributo proprio previsto ai paragrafi 43 e seguenti degli orientamenti del 2004 non trova riscontro negli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione. La Lufthansa dubita pertanto che detto criterio costituisca un requisito di legge per le ristrutturazioni nel settore dei servizi aerei. Lufthansa osserva peraltro che, comunque, l'Austrian Airlines e la Lufthansa sosterrebbero una notevole parte dei costi della ristrutturazione, pari a […] EUR dei complessivi […] EUR, ovvero al 68 % circa dei costi totali.

4.3. **Ryanair**

(103) La Ryanair opera su 11 rotte tra quattro aeroporti austriaci (Salisburgo, Linz, Graz e Klagenfurt) e destinazioni in altri paesi dell'Unione europea, tra i quali la Germania. Ryanair ammette, quindi, di essere un concorrente sia dell'Austrian Airlines, sia della Lufthansa.

(104) Nell'introdurre le proprie osservazioni del 9 aprile 2009, la Ryanair ha dichiarato di ritenere giustificato l'avvio del procedimento formale di esame, ma che — a suo parere — le informazioni contenute nell'invito della Commissione a formulare osservazioni erano insufficienti. La mancata comunicazione di informazioni, che le autorità austriache avrebbero ritenuto riservate, integrerebbe un vizio procedurale.

(105) Nel merito, la Ryanair ritiene che le autorità austriache non abbiano provato che la scelta di privilegiare la vendita dell'Austrian Airlines con concessione di un contributo di 500 milioni di EUR, rispetto alla liquidazione dell'impresa, sia preferibile dal punto di vista di un investitore operante in un'economia di mercato. Secondo la Ryanair, un tale investitore avrebbe privilegiato — rispetto alla scelta operata dal governo austriaco — l'ipotesi di una liquidazione volontaria o giudiziale o la semplice vendita delle azioni senza prevedere la condizione di un massiccio apporto di liquidità. Ne è prova il fatto che gli azionisti privati dell'Austrian Airlines non si erano resi disponibili a sottoscrivere un aumento di capitale (in proporzione alle loro quote di partecipazione).

(106) La Ryanair dubita che i motivi addotti dalle autorità austriache per giustificare la decisione di non optare per la liquidazione, nella parte in cui si riferiscono a problemi di immagine o di reputazione dell'ÖIAG quale impresa statale, possano rappresentare la principale o unica motivazione di una così importante scelta imprenditoriale per un investitore di tale rilievo.

(107) La Ryanair dubita poi che il prezzo offerto dalla Lufthansa rifletta il prezzo di mercato. Secondo la Ryanair la procedura, conclusasi con la scelta della Lufthansa quale acquirente, non è stata una procedura concorrenziale, il termine per la presentazione di offerte era estremamente breve (dal 13 al 24 agosto 2008), e la Lufthansa era in una posizione di vantaggio rispetto ad altri potenziali acquirenti, in quanto conosceva già l'Austrian Airlines grazie alla collaborazione all'interno di Star Alliance e al rapporto di joint venture. Ponendo condizioni per la vendita, le autorità austriache avrebbero altresì confuso il loro ruolo di Stato con quello di operatore economico.

(108) Anche se alcune condizioni poste potessero essere considerate non vincolanti, un investitore operante in un'economia di mercato non le avrebbe comunque previste, in quanto comportano un costo. Tali condizioni verrebbero valutate seriamente dai potenziali offerenti e la loro presenza potrebbe scoraggiarli o portarli ad abbassare il prezzo al di sotto del valore di mercato per compensare i costi necessari per adempiere alle condizioni poste.

(109) La Ryanair dichiara che la sua espansione in Austria è stata ostacolata dalla presenza dell'Austrian Airlines sul mercato, con la sua tendenza ad accumulare perdite, nonché dalla capacità di tale compagnia di mantenere sulla distanza prezzi che non coprono i costi. Gli aiuti di Stato a favore dell'Austrian Airlines priverebbero la Ryanair di possibilità di espansione e farebbero gravare il peso dell'adeguamento strutturale dell'Austrian Airlines su operatori di mercato competitivi, come la Ryanair. Non appena integrata nella rete Lufthansa, l'Austrian Airlines inizierebbe a operare anche sugli scali Lufthansa di Francoforte e Monaco di Baviera, con il rischio di creare una compartimentazione dei mercati, quantomeno sulle rotte tra l'Austria e la Germania.

4.4. **Air France/KLM**

(110) Nell'introdurre le proprie osservazioni del 14 aprile 2009, l'Air France/KLM ha deplorato che la Commissione non abbia effettuato un'analisi strutturale dettagliata del processo di vendita. L'Air France/KLM osserva come inizialmente, nell'agosto 2008, si trattasse di una privatizzazione, senza la necessità di una ristrutturazione dell'Austrian Airlines.

(111) […]

(112) Secondo l'Air France/KLM, la ristrutturazione proposta dalla Lufthansa non è sostenuta da un piano adeguato e non giustifica pertanto la concessione di un aiuto di Stato. Occorrerebbe, inoltre, valutare la capacità del gruppo Lufthansa di attuare le misure di ristrutturazione con risorse proprie.

(113) L'Air France/KLM sostiene che la procedura di gara, per le modalità con cui è stata condotta, non rispetta i requisiti degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione. La procedura di privatizzazione avviata il 13 agosto 2008 non sarebbe stata condotta in maniera trasparente e non discriminatoria.

(114) L'Air France/KLM ha partecipato alla procedura di privatizzazione e […].

(115) Nel bando di gara l'offerente veniva invitato a formulare un'offerta equivalente nei confronti di tutti gli azionisti, con indicazione del prezzo che l'offerente era disposto a versare in denaro a ciascuno degli azionisti e per ciascuna azione dell'Austrian Airlines, e ad acquistare le azioni ad un importo conforme a quanto previsto dalla normativa austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto.

(116) […]

La Lufthansa non avrebbe presentato come richiesto una proposta incondizionata, violando così le condizioni poste all'inizio del procedimento; l'accettazione di una tale proposta da parte dell'ÖIAG dovrebbe essere considerata come la prova dei vizi procedurali.

(117) […]

(118) Con riguardo alle condizioni poste nel mandato per la privatizzazione e in particolare con riferimento al «mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca», l'Air France/KLM osserva che, se è pur vero che in passato sono state imposte strutture simili, il contesto normativo è tuttavia nel frattempo cambiato. L'Air France/KLM fa notare che la Commissione ha ricevuto dal Consiglio il mandato di negoziare con i vari paesi terzi per uniformare alla normativa comunitaria tutti gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei conclusi con tali paesi. L'Air France/KLM riconosce che lo specifico caso dell'Austrian Airlines debba essere esaminato più approfonditamente, ma sollecita la Commissione a trattare la questione in maniera flessibile, in quanto alcune di dette trattative con i paesi terzi sarebbero ancora in corso.

(119) L'Air France/KLM non è inoltre convinta dell'argomento che lo Stato austriaco abbia agito come un investitore operante in un mercato di capitali. Non sarebbe possibile sostenere che la partecipazione nell'Austrian Airlines sia stata ceduta al miglior offerente, in quanto lo Stato avrebbe accettato un prezzo di acquisto frutto di una procedura viziata.

(120) Dopo la comunicazione della decisione del governo austriaco di riconoscere un contributo nella misura di 500 milioni di EUR, l'Air France/KLM ha comunicato all'ÖIAG, che […].

(121) L'Air France/KLM solleva la questione se la Commissione non debba anche verificare se l'Austrian Airlines non sia già parte del gruppo Lufthansa, indipendentemente dalle condizioni collegate all'acquisizione.

(122) Con riguardo al piano di ristrutturazione, l'Air France/KLM dubita che il contributo economico in esame possa essere qualificato quale aiuto alla ristrutturazione. Air France/KLM non mette in dubbio le difficoltà finanziare in cui si trova l'Austrian Airlines, insiste però nel sostenere che le misure sarebbero troppo deboli per poter attuare una ristrutturazione dell'impresa. Quelle proposte dalla Lufthansa sarebbero misure previste nell'ottica dell'acquisto dell'impresa e poi artificialmente ricondotte a un «piano di ristrutturazione». Le misure non costituirebbero un piano ([…]) e non giustificherebbero in alcun modo la concessione di aiuti di Stato. Non è stato, inoltre, provato che la Lufthansa non sarebbe in grado di attuare le stesse misure di ristrutturazione con risorse proprie.

(123) L'Air France/KLM osserva che l'intero settore dei servizi aerei, nell'attuale clima economico, è fortemente sotto pressione e che pertanto la Commissione deve valutare con particolare attenzione la compatibilità degli aiuti previsti dall'Austria per garantire che la misura non abbia effetto distorsivi della concorrenza.

4.5. **NIKI**

(124) Introducendo le proprie osservazioni del 31 marzo 2009, la NIKI ha osservato che l'ÖIAG, accettando un prezzo negativo per la sua quota di partecipazione nell'Austrian Airlines, non ha agito come un investitore operante in un'economia di mercato. Il prezzo di acquisto non rifletterebbe, inoltre, il prezzo di mercato dell'Austrian Airlines. La vendita è subordinata a condizioni, quali, ad esempio, il prezzo negativo o la codecisione del venditore nell'impresa acquisita, del tutto inaccettabili per un investitore operante in un'economia di mercato.

(125) Con riguardo al prezzo negativo, la NIKI sostiene che la Lufthansa versa in realtà un prezzo positivo di 366 269 EUR, oltre ad un buono di recupero, che potrebbe comportare a favore dell'ÖIAG un pagamento ulteriore sino a 162 milioni di EUR; la concessione di un contributo di 500 milioni di EUR sarebbe stata posta invece come condizione dalla Lufthansa e non rappresenterebbe un prezzo negativo.

(126) A detta della NIKI, se fosse stato previsto un prezzo negativo per la quota di partecipazione dell'ÖIAG (41,56 %), si arriverebbe a un valore complessivo di 1,2 miliardi di EUR per l'intero capitale sociale (100 %). Un tale prezzo negativo non trova però giustificazione nelle relazioni annuali dell'Austrian Airlines. NIKI osserva poi che la quotazione in Borsa delle azioni del capitale flottante riflette un valore aziendale positivo (il valore più basso di 2,22 EUR è del luglio 2008, mentre la media semestrale si attesta su 4,49 EUR).

(127) Con riguardo alle soluzioni alternative, la NIKI critica l'affermazione dell'ÖIAG secondo cui la stessa si troverebbe ad agire come se fosse l'unico azionista dell'Austrian Airlines. Secondo la NIKI una liquidazione controllata sarebbe possibile solo con una maggioranza del 75 %. L'ÖIAG deterrebbe però solo il 41,56 % dell'Austrian Airlines. La NIKI osserva inoltre che l'Austrian Airlines porterebbe avanti l'attività anche in caso di insolvenza. Quanto ai piani sociali, si tratta di pagamenti volontari che devono essere discussi con i rappresentanti dei lavoratori. La NIKI stima i costi del piano sociale in caso di liquidazione in 5 milioni di EUR. Con riguardo all'entità dei costi sociali stimati, la NIKI obietta che l'Austria confonderebbe il suo ruolo di azionista con il ruolo dello Stato.

(128) Non è comprensibile come l'insolvenza dell'Austrian Airlines possa avere delle ripercussioni sull'andamento del prezzo delle azioni e sull'affidabilità creditizia della Telekom Austria AG, dell'OMV AG e dell'Österreichischer Post AG. Secondo il parere della NIKI tali imprese non vengono percepite come un unico gruppo da parte dell'opinione pubblica. Si tratterebbe di imprese che operano in settori distinti, cosicché l'insolvenza dell'Austrian Airlines non potrebbe influenzarle negativamente.

(129) La NIKI si chiede se una soluzione analoga a quella prevista nel caso Alitalia — che porterebbe alla privatizzazione di un'Austrian Airlines più piccola e più sana — non sarebbe vantaggiosa per l'ÖIAG e non favorirebbe la concorrenza.

(130) Con riguardo alla privatizzazione, la NIKI ritiene che la condizione di costituire un organo a tutela degli interessi austriaci e il mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca, da un lato, e la condizione posta dalla Lufthansa di ottenere un aumento di capitale di 500 milioni di EUR per l'Austrian Airlines, dall'altro, abbiano avuto un effetto negativo sul prezzo. A detta della NIKI lo Stato non dovrebbe interferire nella gestione di un'impresa.

(131) A parere della NIKI, il vantaggio selettivo a favore dell'Austrian Airlines e della Lufthansa falserebbe la concorrenza e il mercato tra gli Stati membri. La Lufthansa non potrebbe essere il destinatario di aiuti di Stato in quanto dispone di sufficienti risorse proprie. La NIKI ritiene inoltre che il piano di ristrutturazione non sia conforme ai requisiti degli orientamenti del 2004. Critica altresì la mancata previsione di misure compensative volte a limitare eventuali effetti distorsivi dell'aiuto sul mercato comune e non ritiene sufficiente come compensazione la riduzione dei collegamenti a lungo raggio.

(132) La NIKI dubita, inoltre, che l'Austrian Airlines non abbia ricevuto in passato (negli ultimi dieci anni) aiuti di Stato e che venga, quindi, rispettato il principio degli «aiuti una tantum». Elenca una serie di misure che, a suo dire, integrerebbero aiuti di Stato: a) l'assegnazione in via esclusiva e gratuita di diritti di traffico, b) il coordinamento di tutte le bande orarie in Austria attraverso un'impresa partecipata dall'Austrian Airlines, c) l'ottenimento di un canone di affitto più conveniente per gli spazi all'aeroporto di Vienna, d) l'assunzione dei rischi in caso di cessione di immobili da parte di operatori pubblici, e) la tolleranza nei confronti di società veicolo per fini fiscali aventi sede nell'isola di Guernsey, nelle isole del Canale, e facenti capo all'Austrian Airlines, f), l'aumento di capitale di 146 milioni di EUR da parte dell'azionista pubblico nel dicembre 2006 e g), l'aiuto al salvataggio per 200 milioni di EUR.

(133) Evidenzia, infine, che l'Austrian Airlines ha introdotto contratti di solidarietà («Kurzarbeit») e lo Stato si è accollato la differenza di salario tra orario normale e orario ridotto. Critica altresì il fatto che, in base al diritto del lavoro austriaco, l'Austrian Airlines non può licenziare i lavoratori che hanno accettato l'orario ridotto.

4.6. **Air Berlin**

(134) Le osservazioni dell'Air Berlin dell'8 aprile 2009 presentano un contenuto del tutto analogo a quelle della NIKI.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) Nelle proprie osservazioni dell'8 aprile 2009 la Robin Hood Aviation sostiene che il prezzo negativo integra un aiuto di Stato e che lo stesso si ripercuote negativamente sulla concorrenza; con tale aiuto risulta inoltre essere rafforzata la posizione dominante dell'Austrian Airlines e di Lufthansa nel mercato comune. Un simile aiuto di Stato dovrebbe pertanto essere dichiarato non compatibile con il mercato comune. Secondo il parere della Robin Hood Aviation, l'Austrian Airlines, diversamente da quanto indicato nel piano di ristrutturazione presentato dalle autorità austriache, sta attualmente aumentando la propria capacità. Nel 2009 l'Austrian Airlines avrebbe acquisito nuove rotte della Lufthansa, quali quella Graz-Stoccarda, sulla quale opera anche la Robin Hood Aviation. A detta della Robin Hood Aviation, l'Austrian Airlines offre sulle sue rotte prezzi molto bassi e competitivi, resi possibili solo dal previsto aiuto di Stato.

4.8. **WKO — Die Luftfahrt**

(136) Nelle proprie osservazioni dell'8 aprile 2009, WKO — Die Luftfahrt, l'ente della Camera di commercio per l'aeronautica, sottolinea l'importanza dell'Austrian Airlines per l'economia austriaca e il suo contributo al mantenimento di 18 000 posti di lavoro presso l'aeroporto internazionale di Vienna (Wien International). Ribadisce come un'efficiente rete di collegamenti sia vitale per il turismo e per l'economia nazionale.

4.9. **Wien — konkret**

(137) Nelle proprie osservazioni del 21 marzo 2009, la Wien — konkret Medien GmbH (in prosieguo «Wien — konkret») dichiara di aver presentato in data 11 novembre 2008 un'offerta vincolante per l'acquisizione dell'Austrian Airlines per 10 EUR, più alta, quindi, dell'offerta della Lufthansa. Il 30 gennaio 2009 tale offerta sarebbe stata portata a 11 EUR. Wien — konkret non ha partecipato alla procedura di gara.

(138) Wien — konkret ritiene che l'ÖIAG non abbia agito come un avveduto investitore privato. Sostiene che le tre soluzioni alternative a suo parere possibili per l'ÖIAG — a) una vendita in Borsa delle quote di partecipazione al prezzo di 3,90 EUR, con un incasso complessivo di 142 milioni di EUR, b) l'offerta di Wien — konkret di 10 EUR e c) il fallimento a costo 0 EUR — avrebbero comportato costi inferiori. Afferma, inoltre, che la condizione posta nel mandato per la privatizzazione (una struttura azionaria di base austriaca) non è stata rispettata, in quanto la Lufthansa è un'impresa tedesca.

(139) Wien — konkret sostiene che il prezzo negativo si ripercuoterebbe negativamente sulla concorrenza, consentendo all'Austrian Airlines di praticare prezzi estremamente concorrenziali sul mercato. Sottolinea, inoltre, che l'Austrian Airlines non ha attuato alcuna misura di ristrutturazione, quali la riduzione della capacità o dell'organico o un abbassamento dei costi sostenuti per il personale. Ritiene anche che gli aiuti di Stato nel settore del trasporto aereo abbiano ripercussioni negative sull'ambiente (emissioni di CO_2, inquinamento acustico da aerei).

4.10. **Osservazioni di singoli privati**

(140) Le osservazioni presentate da 32 privati tra l'11 febbraio 2009 e il 10 aprile 2009 hanno contenuto analogo a quelle della Wien — konkret.

5. **REPLICA DA PARTE DELL'AUSTRIA ALLE OSSERVAZIONI DI TERZI**

(141) In apertura delle proprie osservazioni, le autorità austriache hanno affermato che il processo di privatizzazione si è svolto in maniera aperta, trasparente e incondizionata. La durata del processo sarebbe stata breve, data la validità limitata del mandato per la privatizzazione, ma non inconsuetamente breve rispetto ad altre procedure analoghe.

(142) Non si sarebbero verificate disparità di trattamento tra gli offerenti che hanno partecipato alla procedura di gara. Per tutti i partecipanti valevano le stesse condizioni. A detta delle autorità austriache la presentazione di una sola proposta vincolante è dipesa piuttosto dal drastico peggioramento della situazione economica del settore del trasporto aereo europeo nel corso del processo di privatizzazione, dalla partecipazione di Air France/KLM e British Airways ad altre operazioni e dai costi elevati che un cambio di alleanza avrebbe comportato per gli offerenti diversi dalla Lufthansa.

5.1. **Adeguatezza della procedura**

(143) Le autorità austriache si dicono sorprese dal fatto che l'Air France/KLM non fosse a conoscenza della possibilità di formulare un'offerta con un prezzo negativo. In base alle condizioni procedurali previste, sarebbe sempre stato possibile presentare una proposta con un prezzo di acquisto negativo. Nel caso in cui l'Air France/KLM effettivamente non fosse stata a conoscenza dell'ammissibilità di una simile proposta, ci sarebbero state molte occasioni per chiarire detto aspetto, tra le banche di investimento oppure interpellando direttamente l'ÖIAG, cosa che non è però avvenuta.

(144) Le autorità austriache confermano che l'Air France/KLM aveva la possibilità di presentare un'offerta con un prezzo di acquisto negativo, come del resto gli altri due restanti offerenti nella seconda fase del processo di privatizzazione.

(145) Le autorità austriache osservano altresì che l'ÖIAG, poco dopo il decorso del termine per la presentazione delle offerte […].

(146) […]

(147) […]

(148) Le autorità austriache contestano l'affermazione dell'Air France/KLM, secondo cui l'ÖIAG avrebbe dovuto prima riconoscere all'Austrian Airlines una sovvenzione di 500 milioni di EUR, autorizzando solo dopo, in un secondo momento, la privatizzazione dell'impresa. Inoltre una sovvenzione riconosciuta prima della privatizzazione avrebbe peraltro dovuto essere oggetto di valutazione ai sensi della normativa in materia di aiuti.

5.2. **Il prezzo di acquisto negativo**

(149) Le autorità austriache contestano l'argomento dedotto dalla NIKI nelle sue osservazioni, secondo cui non si tratterebbe di un prezzo negativo, bensì di una condizione. Nel valutare l'acquisto di azioni l'offerente considererebbe la somma di tutti gli esborsi necessari per tale acquisto. La Lufthansa non avrebbe subordinato la propria decisione a una condizione non monetaria, ma ha semplicemente offerto un prezzo negativo.

5.3. **Valore di mercato negativo**

(150) Le autorità austriache considerano irrilevante la questione sollevata dalla NIKI nella sua denuncia, ovvero che il capitale netto risultante dal bilancio consolidato dell'Austrian Airlines al 31 dicembre 2008 fosse positivo, in quanto il confronto del valore di un'impresa con le cifre risultanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS e delle relative linee interpretative sarebbe subordinato al proseguimento dell'attività.

(151) Le autorità austriache citano un calcolo effettuato dalla NIKI, in base al quale l'Austrian Airlines, una volta conseguito il contributo di 500 milioni di EUR, potrebbe continuare a svolgere la propria attività per […] anni senza dover attuare alcuna misura di ristrutturazione, pur in presenza di un flusso di cassa negativo annuo di […] EUR, osservando come una tale affermazione contraddica la reale situazione economica. L'Austrian Airlines si troverebbe, infatti, in ogni momento nella condizione di dover far fronte alle proprie esposizioni debitorie. Le autorità austriache contestano quindi l'affermazione della NIKI secondo cui il valore d'impresa dell'Austrian Airlines non sarebbe negativo.

5.4. **Ipotesi alternative**

(152) La NIKI ha sostenuto che l'Austrian Airlines avrebbe potuto portare avanti l'attività anche in caso di insolvenza. Le autorità austriache contestano tale osservazione in quanto in contrasto con le disposizioni di legge. In base al combinato disposto degli articoli 109 e 106 della legge austriaca in materia di aviazione, la licenza di esercizio viene ritirata in caso di insolvenza. La continuazione dell'attività tramite un curatore fallimentare, in mancanza di una licenza di esercizio, sarebbe pertanto impensabile.

(153) La NIKI ha anche affermato che il valore delle attività dell'Austrian Airlines sarebbe sufficiente a coprire i costi di un'eventuale liquidazione, cosicché l'ÖIAG non dovrebbe sostenere alcun costo di liquidazione. A detta delle autorità austriache tale affermazione si basa sull'assunto che il valore delle attività dell'Austrian Airlines superi di […] EUR il valore delle esposizioni debitorie. Tale asserzione si fonda chiaramente sul patrimonio netto risultante dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2008. Secondo le autorità austriache tali dati non possono tuttavia essere utilizzati per trarre conclusioni quanto ai costi di liquidazione.

(154) La NIKI ha inoltre dedotto che l'ÖIAG, quale «azionista di minoranza», non si troverebbe a sostenere da sola i costi di una liquidazione o di un'insolvenza, affermazione questa contestata dalle autorità austriache. L'ÖIAG è l'azionista principale e controllante dell'Austrian Airlines ed è l'unico che vedrebbe esposte le proprie altre partecipazioni ai rischi economici di una liquidazione senza un piano sociale, in quanto i piccoli azionisti o gli investitori istituzionali, non «visibili» per il mondo esterno, non sarebbero esposti a simili rischi. Per tale motivo l'ÖIAG si troverebbe a dover sostenere da sola i costi dei piani sociali.

5.5. **Il piano di ristrutturazione**

(155) Le autorità austriache contestano l'affermazione di NIKI e Air France/KLM, a detta delle quali la Lufthansa potrebbe beneficiare dell'aumento di capitale di 500 milioni di EUR. Tale affermazione non corrisponderebbe ai fatti. L'opinione secondo cui la Lufthansa, al termine dell'operazione, trarrebbe vantaggio dall'aumento di capitale della futura controllata, divenendo in tal modo essa stessa beneficiaria dell'(addotto) aiuto alla ristrutturazione, sarebbe insostenibile. Le autorità austriache contestano pertanto la lettura data da Air France/KLM alla vicenda in relazione a tale aspetto.

(156) Le autorità austriache contestano l'affermazione di taluni terzi che ritengono che il piano di ristrutturazione non preveda misure strutturali e quindi faccia gravare l'adeguamento strutturale a carico dei concorrenti. Un elemento centrale del piano di ristrutturazione è la riduzione della capacità per tener conto dei prevedibili andamenti della domanda. L'Austrian Airlines ha già ridotto, nell'estate del 2008, la propria flotta da 105 a 98 aeromobili e la sua capacità sui voli a lungo raggio di […]. La suddetta affermazione appare pertanto infondata, in quanto l'Austrian Airlines concentrerebbe la sua strategia di espansione sulle rotte a breve-medio raggio.

(157) Le autorità austriache contestano anche l'affermazione della NIKI, secondo cui l'Austrian Airlines, già in passato, avrebbe ottenuto in vari modi aiuti di Stato. Tali asseriti aiuti non formano oggetto del procedimento di esame così come individuato dalla Commissione al momento del suo avvio. Tali affermazioni appaiono pertanto inammissibili e irrilevanti. In ogni caso le autorità austriache contestano risolutamente l'affermazione che l'Austrian Airlines abbia già ottenuto in passato aiuti di Stato. Le misure cui viene fatto riferimento non rientrano nella definizione di aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Alcune di tali misure sono state adottate prima dell'adesione dell'Austria al SEE e all'Unione europea. Altre non possono considerarsi interventi statali, in quanto, per esempio, l'aeroporto di Vienna è prevalentemente proprietà di privati.

(158) Per quanto riguarda il citato aumento di capitale del 2006, le autorità austriache osservano che investitori privati erano intervenuti alle medesime condizioni dell'ÖIAG. L'aumento di capitale è stato integralmente sottoscritto e sarebbe stato possibile un collocamento dei titoli ancora maggiore tra gli investitori privati. Per evitare una diluizione della partecipazione, l'ÖIAG avrebbe sottoscritto l'aumento di capitale in misura corrispondente alla sua quota di partecipazione nell'Austrian Airlines. Non si tratterebbe pertanto di un aiuto. Quanto all'introduzione di contratti di solidarietà da parte dell'Austrian Airlines e al conseguente accollo da parte dello Stato della differenza tra l'orario normale e l'orario ridotto, le autorità austriache osservano che si tratterebbe di una misura di applicazione generale, così per qualsiasi altra tutela riconosciuta dal diritto del lavoro austriaco a favore delle forze lavoro con orario ridotto.

(159) Le autorità austriache contestano l'affermazione della NIKI secondo cui l'attribuzione di diritti di traffico all'Austrian Airlines integrerebbe un aiuto di Stato. I diritti di traffico trarrebbero origine da accordi bilaterali in materia di servizi aerei. Gli Stati firmatari hanno poi riconosciuto ai vettori il diritto di esercitare i relativi diritti di traffico nell'ambito di accordi bilaterali. Lo Stato firmatario non sopporterebbe quindi alcun costo; non esisterebbe, inoltre, un mercato per lo sfruttamento dei diritti di traffico, che non possono essere venduti o messi all'asta.

5.6. **Replica in merito ad altre circostanze addotte da terzi nelle proprie osservazioni**

(160) Anche nelle osservazioni di alcuni terzi è apparso problematico che l'Austrian Airlines sia socia della SCA Schedule Coordination Austria GmbH (in prosieguo la «SCA GmbH»). Le autorità austriache replicano che la SCA GmbH opera quale facilitatore degli orari o coordinatore dell'aeroporto di Vienna ai sensi del regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità ([28]). L'attività della SCA GmbH è regolata dal regolamento (CE) n. 793/2004 in maniera tale che un singolo azionista non possa esercitare alcuna influenza sull'assegnazione delle bande orarie.

(161) La Robin Hood Aviation ha addotto che gli aiuti al salvataggio verrebbero utilizzati per eliminare la concorrenza sulla tratta Graz-Stoccarda. Le autorità austriache contestano tale circostanza.

(162) Le autorità austriache contestano anche l'affermazione della Ryanair, secondo cui l'Austrian Airlines, in concorrenza con vettori a basso costo, offrirà in futuro voli sotto costo. Una simile affermazione non sarebbe in alcun modo supportata. A detta delle autorità austriache, inoltre, tale aspetto è già stato oggetto di esame da parte della Commissione nell'ambito del procedimento di controllo della concentrazione.

(163) Con comunicazione del 22 maggio 2009, le autorità austriache hanno trasmesso alla Commissione ulteriori informazioni in merito ad una serie di punti.

([28]) GU L 138 del 30.4.2004, pag. 50.

(164) Con riguardo alla circostanza che l'ÖIAG debba essere considerata controllante dell'Austrian Airlines, le autorità austriache osservano che l'ÖIAG detiene direttamente il 41,56 % delle azioni dell'Austrian Airlines e che ha concluso un patto di sindacato con altri investitori istituzionali che detengono complessivamente un ulteriore 7,05 % delle azioni dell'Austrian Airlines. Il patto di sindacato prevedrebbe un voto concorde nelle assemblee generale dell'Austrian Airlines. Un ulteriore 3,45 % delle quote di partecipazione nell'Austrian Airlines (senza diritto di voto) è detenuto dall'Austrian Airlines, mentre il rimanente 47,94 % è in possesso di azionisti sul mercato.

(165) L'ÖIAG e i membri del patto di sindacato detengono complessivamente il 48,61 % delle azioni dell'Austrian Airlines e dispongono del 50,34 % dei diritti di voto, dato che le azioni detenute dall'Austrian Airlines ne sarebbero prive.

(166) Le autorità hanno inoltre chiarito che gli azionisti esterni non sono tenuti ad aderire a una vendita a prezzo negativo, in quanto, in base al diritto fallimentare austriaco, gli azionisti non hanno l'obbligo di accollarsi i costi di un'insolvenza. La loro perdita è limitata all'apporto di capitale o al prezzo versato per l'acquisto delle azioni. Gli azionisti esterni non sarebbero pertanto chiamati a sostenere i costi di un'insolvenza o di una liquidazione dell'Austrian Airlines e non sarebbero dunque tenuti a valutare le ipotesi alternative.

(167) Gli azionisti esterni non dovrebbero, inoltre, accettare un prezzo negativo. La legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto prevede anzi, nel caso di operazioni che comportino un cambiamento del controllo sull'impresa, che il prezzo di acquisto debba corrispondere alla media ponderata per i volumi di scambio del prezzo quotato in Borsa negli ultimi sei mesi, che non necessariamente riflette il valore di mercato delle azioni. Il corso azionario potrebbe essere influenzato, come nel caso dell'Austrian Airlines, da aspettative del mercato in merito ad una possibile acquisizione, cosicché il prezzo offerto raramente rifletterebbe il valore reale dell'impresa.

(168) Gli azionisti esterni inoltre non sarebbero tenuti a partecipare ai costi di una liquidazione o di un'insolvenza e non dovrebbero farsi carico di un eventuale prezzo negativo. Questo fenomeno di «vantaggi indebiti» sarebbe il risultato della tutela di cui godono gli azionisti esterni in base al diritto societario e fallimentare austriaco e conformemente alla disciplina comunitaria in materia di offerta pubblica di acquisto.

(169) Le autorità austriache sostengono che il pagamento di un prezzo negativo all'ÖIAG sia la diretta conseguenza del valore negativo del capitale netto dell'Austrian Airlines e, in larga misura, dell'obbligo di legge gravante sull'offerente di acquistare, per conseguire il 100 % della proprietà, le quote di capitale flottante, segnatamente a un prezzo che non riflette il valore commerciale della compagnia di trasporto aereo.

(170) L'ÖIAG si è comportata, secondo le autorità austriache, accettando di farsi interamente carico, ai fini della completa privatizzazione dell'Austrian Airlines, di un prezzo negativo che è il risultato del 100 % del capitale netto negativo della società e del prezzo positivo offerto agli azionisti sul mercato a termini di legge, come un razionale investitore privato operante in un'economia di mercato.

(171) Le autorità austriache osservano altresì che gli azionisti sul mercato non avrebbero ottenuto nell'ambito della privatizzazione alcun aiuto di Stato, in quanto, in primo luogo, l'offerta di acquisto non prevede l'utilizzo di risorse pubbliche, bensì il pagamento da parte dell'offerente vincitore, la Lufthansa. In secondo luogo il prezzo di acquisto del capitale flottante non sarebbe stato stabilito dallo Stato, bensì determinato ai sensi della legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto, che fissa in maniera vincolante le modalità di determinazione del prezzo di acquisizione in caso di cambio di controllo sull'impresa.

(172) Le autorità austriache hanno chiarito che, in base al diritto austriaco, nessun azionista è tenuto a sostenere i costi sociali di un'eventuale insolvenza. Osservano che il fondo di garanzia austriaco per i casi di insolvenza, istituito in base alla legge che disciplina le indennità in caso di fallimento, copre i seguenti costi:

— indennità di liquidazione di legge sino a un importo di 6 030 EUR al mese,

— stipendi sino a un importo di 8 040 EUR al mese,

— diritti pensionistici, sino a un massimo di 24 mensilità calcolati in base ai versamenti contributivi e sino a un importo massimo di 6 000 EUR mensili,

— ferie non godute,

— indennità di licenziamento.

(173) Il fondo non copre indennità e stipendi al di sopra delle soglie indicate. Sono inoltre escluse eventuali rivendicazioni sulla base di contratti collettivi o piani sociali.

(174) […] Su questo punto le autorità austriache citano un'altra stima dei costi sociali redatta da Ernst & Young, del 12 marzo 2009. Tale nuova valutazione riporta i costi sociali 1) del gruppo Austrian Airlines e 2) dell'Austrian Airlines AG e della Tyrolean Airways. […].

(175) Le autorità austriache hanno trasmesso, inoltre, ulteriori informazioni utili a valutare se una holding, in una posizione simile a quella dell'ÖIAG, avrebbe tenuto conto del deprezzamento dei titoli derivante dal declassamento del merito di credito e da altre analoghe perdite.

6. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

6.1. Base giuridica della valutazione dell'aiuto

(176) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, trattato CE «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».

(177) Rientra nella nozione di aiuto di Stato qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche o concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono nell'esercizio di competenze attribuite loro dallo Stato.

(178) I criteri stabiliti all'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE sono cumulativi. Per verificare se le misure notificate costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE occorre esaminare se ricorrono tutte le condizioni di seguito elencate: il sostegno finanziario:

— viene concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali,

— favorisce talune imprese o talune produzioni,

— falsa o minaccia di falsare la concorrenza, e

— incide sugli scambi tra Stati membri.

(179) La Commissione ha svolto un'analisi precisa e dettagliata delle osservazioni trasmesse in merito all'avvio del procedimento e delle osservazioni dell'Austria. La Commissione ha altresì incaricato un esperto (la Moore Stephens) di esaminare i dati di bilancio e le ipotesi poste alla base dell'operazione.

(180) La Moore Stephens ha effettuato le proprie verifiche a Vienna tra il 23 marzo 2009 e il 16 aprile 2009. Nello svolgere tale esame l'esperto è stato supportato dalle autorità austriache e ha avuto accesso a tutti i documenti necessari e alle informazioni contenute nella «data room».

(181) Nel caso di specie le autorità austriache hanno sostenuto che la misura notificata non costituisce un aiuto di Stato, in primo luogo in quanto il prezzo conseguito al termine di una procedura di vendita aperta, trasparente e non discriminatoria è il prezzo di mercato. In secondo luogo hanno sostenuto che l'ÖIAG ha agito come avrebbe fatto un investitore privato operante in un'economia di mercato in una situazione analoga, in cui le soluzioni alternative prese in considerazione dall'ÖIAG avrebbero tutte comportato costi maggiori; l'ÖIAG avrebbe scelto, quindi, la soluzione più conveniente sotto il profilo dei costi.

(182) Per escludere che l'operazione comporti la concessione di un aiuto di Stato, la Commissione deve verificare se il prezzo di vendita dell'Austrian Airlines riflette o meno il prezzo di mercato. La Commissione ha elaborato, nel corso degli anni e sulla base delle decisioni assunte nell'ambito dei singoli casi, precisi principi in materia di privatizzazione di società pubbliche ([29]). A seconda delle circostanze, gli aiuti di Stato possono essere concessi all'acquirente o all'impresa da privatizzare.

6.1.1. *Valutazione del prezzo di vendita dell'Austrian Airlines*

(183) Nel caso di specie la Commissione ha accertato che l'Austria ha conferito all'ÖIAG un mandato per la privatizzazione in forza del quale l'ÖIAG doveva far ricorso ad una procedura di vendita trasparente e non discriminatoria, sottoposta però ad una serie di condizioni. Per tale motivo, a un primo esame, non si può escludere che l'operazione comporti un aiuto di Stato.

(184) La Commissione osserva al riguardo che lo Stato, quale venditore, ponendo all'acquirente determinate condizioni, riduce potenzialmente il prezzo di acquisto, rinunciando così a risorse aggiuntive. Tali condizioni possono, inoltre, dissuadere qualche potenziale investitore interessato dal presentare la propria offerta, influenzando così il contesto concorrenziale della procedura di vendita, con la conseguenza che anche la migliore tra le offerte formulate non necessariamente rifletterà il valore di mercato effettivo.

([29]) Cfr. la *XXIII relazione della Commissione sulla politica di concorrenza* — 1993 (ISBN 92-826-8372-9), punti 402 e 403.

(185) Ponendo tali condizioni e accettando un prezzo che non è il miglior prezzo conseguibile per la quota di partecipazione o per le attività di sua proprietà, lo Stato non agisce come un investitore privato operante in un'economia di mercato, il quale cercherebbe di ottenere il prezzo più alto possibile. Lo Stato accetta invece di cedere l'impresa ad un prezzo inferiore rispetto al valore di mercato. La Commissione ritiene che un soggetto operante in un'economia di mercato non avrebbe alcun interesse economico a porre siffatte condizioni, ma cercherebbe invece di vendere l'impresa al miglior offerente, permettendogli di decidere in piena libertà sul futuro dell'impresa o delle attività acquistate.

(186) È necessario, quindi, verificare se un'impresa abbia tratto dall'operazione un vantaggio economico, facendo riferimento al punto 43 degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione che prevede che l'impresa «deve essere valutata da un perito indipendente chiamato ad esaminare il valore nella prospettiva della continuità (going-concern value) dell'impresa in condizioni normali[…]».

(187) Nella sentenza Stardust-Marine, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha chiarito «che per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva» ([30]). Nel caso in oggetto il momento decisivo è il giorno in cui è stato raggiunto l'accordo sulla vendita alla Lufthansa della quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines, pari al 41,56 % (5 dicembre 2008).

Valore nella prospettiva della continuità («going concern value») dell'Austrian Airlines

(188) Come già ricordato, l'Austria ha presentato una valutazione del capitale netto dell'Austrian Airlines su base stand-alone al 5 dicembre 2008; tale valutazione è stata predisposta dalla Deloitte ipotizzando la continuazione dell'attività di impresa e ricorrendo al metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa futuri («discounted cash flow», in prosieguo il «DCF»). Sulla base di tale valutazione e unitamente ai dati del piano aziendale, la Commissione ha potuto valutare, con l'aiuto del proprio esperto indipendente, se il prezzo pagato dalla Lufthansa riflettesse o meno il valore di mercato.

(189) La Deloitte ha compiuto la valutazione con il metodo DCF nel rispetto dei criteri di valutazione professionali vigenti in Austria e basandosi sul piano aziendale del management dell'Austrian Airlines, adattato in base alle mutate condizioni economiche e tenuto conto delle misure di riduzione dei costi approvate dal management. Il piano aziendale al 5 dicembre 2008 si riferisce all'ipotesi del mantenimento dell'autonomia dell'impresa («stand-alone») e non prende in considerazione alcuna potenziale sinergia raggiungibile con un partner strategico. Detto piano prevede misure di ottimizzazione (quali […]) per un importo complessivo di […] EUR. Si fonda, inoltre, sul presupposto che […].

(190) Per determinare le ripercussioni di tali misure sui flussi di cassa dell'Austrian Airlines la Deloitte ha considerato, per la determinazione del valore attuale netto (NET present value, in prosieguo il «NPV»), le tre seguenti fasi:

— fase I (12/2008-2/2012) basata sul piano aziendale predisposto dal management, dopo gli adattamenti apportati dalla Deloitte,

— fase II (2013-2021) che include […], per tenerne conto, presupponendo un tasso di crescita annuale del […] %, e

— fase III (dal 2022) come valore finale, presupponendo che l'impresa abbia raggiunto un tasso di crescita annuale stabile a lungo termine del […] %.

(191) La Commissione constata che, in questo caso specifico, le ipotesi poste alla base dello scenario di riferimento sono giustificate, in particolare con riguardo a […]. L'età media della flotta dell'Austrian Airlines si attesta, inoltre, su circa […] anni, età questa […] rispetto ai concorrenti. La disomogeneità della tipologia e dell'età della flotta dell'Austrian Airlines va imputata in parte all'acquisizione di due concorrenti (Lauda e Tyrolean); la flotta è altresì molto differenziata rispetto a concorrenti di dimensioni analoghe. La Commissione osserva che, in considerazione di questi due fattori, nello scenario di riferimento deve considerarsi […], anche nel caso in cui l'impresa si trovi in una situazione di difficoltà finanziarie, data l'importanza che riveste in questo settore il contenimento dei costi ai fini del ripristino della redditività a lungo termine.

(192) Nella tabella che segue vengono riepilogati i risultati della valutazione del capitale netto. I calcoli si basano sulla situazione del settore prospettata dall'Austria e considerando un costo medio ponderato del capitale (weighted average cost of capital, in prosieguo «WACC») del […] % nella fase I e nella fase II e del […] % ([31]) nella fase III.

([30]) Cfr. sentenza della Corte di Giustizia, 16 maggio 2002, causa C-482/99, *Francia/Commissione* («Stardust Marine»), Racc. I-4397, punto 71.

([31]) Il fattore di attualizzazione per il calcolo del valore finale (terminal value, in prosieguo il «TV») è dato dalla differenza tra il tasso WACC applicato e il tasso stimato di crescita stabile a lungo termine (in questo caso […]).

Tabella 7

Calcolo del valore aziendale dell'Austrian Airlines — Scenario di riferimento

in Mio EUR (*)

	Fase I					Fase II	Fase III
	Dic. 2008 Dato attuale	2009 Budget	2010 Budget	2011 Budget	2012 Budget	2013-2021 Budget (***)	dal 2022 Val. fin.
Proventi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ammortamenti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imposte su margine operativo lordo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Utile netto di esercizio al netto delle imposte su margine operativo lordo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Ammortamenti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Variazione investimenti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Variazione capitale di esercizio	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Flusso di cassa libero (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV Fase I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV complessivo	[…]						
NPV riporto delle perdite	[…]						
Valore patrimonio non derivante da attività caratteristiche	[…]						
Valore di mercato complessivo del capitale	[…]						
Indebitamento netto	[…]						
Capitale netto	[…]						

Fonte: relazione di valutazione Deloitte del 19 marzo 2009.
(*) Differenze dovute ad arrotondamenti.
(**) Fattore di attualizzazione (cfr. nota 31).
(***) Valori aggregati (cfr. nota 32).

(193) Il valore cumulativo dell'NPV dei flussi di cassa liberi della fase I, II ([32]) e III, il valore di riporto delle perdite e il valore di mercato delle attività non destinate all'esercizio dell'impresa portano ad un valore di mercato complessivo del capitale («entity value») dell'Austrian Airlines di […] EUR. Dal totale di bilancio va detratto il valore di mercato dei debiti al 5 dicembre 2008, pari a […] EUR, per cui si ottiene un capitale netto negativo di […] EUR.

([32])

Fase II	2013 Budget	2014 Budget	2015 Budget	2016 Budget	2017 Budget	2018 Budget	2019 Budget	2020 Budget	2021 Budget	Totale
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) La Commissione prende atto che, per i debiti dell'Austrian Airlines, è stato applicato al tasso di WACC, che viene utilizzato come tasso di sconto per il calcolo dell'NPV dei flussi di cassa liberi, un premio di rischio sul debito di […] punti base, come emerge dal premio di rischio applicato dalle banche al prestito di salvataggio concesso ad inizio agosto 2009. La Commissione osserva che nel dicembre 2009 per un credit default swap ([33]) della Lufthansa veniva richiesto un premio di rischio di […] punti base. Un premio di rischio di […] punti base risulta pertanto decisamente basso e non riflette adeguatamente la situazione di rischio dell'Austrian Airlines.

(195) Il consulente nominato dalla Commissione ha pertanto rifatto i conteggi della Deloitte applicando un tasso WACC del […] % e del […] %. La Commissione osserva che l'applicazione di un tasso WACC in linea con il premio di rischio che gli azionisti e i creditori dell'Austrian Airlines potrebbero ragionevolmente esigere comporta un considerevole incremento del capitale netto negativo dell'Austrian Airlines (cfr. la tabella che segue).

Tabella 8

Analisi di sensibilità del tasso WACC per il capitale netto dell'Austrian Airlines

(Mio EUR)

WACC	Capitale netto	Differenza di capitale netto
[…] % nella fase I e II e […] % nella fase III	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]

(196) L'esperto incaricato dalla Commissione ha provveduto, inoltre, ad effettuare una valutazione basata su una combinazione tra previsioni di eventi più pessimistici e più ottimistici e dei loro effetti sul capitale netto dell'Austrian Airlines. La valutazione è stata effettuata sulla base del piano aziendale dell'Austrian Airlines e del modello di valutazione utilizzato da Deloitte, elaborando uno scenario ottimistico («best case») e uno scenario pessimistico («worst case») e tenendo conto del premio di rischio che l'esperto ritiene verrebbe applicato sul mercato. I risultati di questa analisi di sensibilità vengono riepilogati nella tabella che segue.

Tabella 9

Analisi di sensibilità relativa al capitale netto dell'Austrian Airlines

(Mio EUR)

	Valore di mercato complessivo del capitale (1)	Indebitamento netto (2)	Capitale netto (1)-(2)	Variazione del Capitale netto	Variazione del capitale netto in %
Scenario ottimistico	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenario di riferimento (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenario pessimistico	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) Nello scenario «best case» (scenario ottimistico) il consulente incaricato dalla Commissione presuppone che il piano di ristrutturazione risulti più efficace di quanto previsto dal management e che i costi per il personale possano essere mantenuti su una percentuale stabile del […] % delle entrate per il periodo 2009-2012. Il tasso WACC si attesta sul […] %. Sulla base di tali premesse si arriva a un capitale netto di […] milioni di EUR, con un miglioramento di […] milioni di EUR o del […] % rispetto allo scenario di riferimento considerato da Deloitte.

([33]) Il credit default swap è un derivato creditizio in forza del quale l'acquirente dello swap versa un premio periodico al venditore a fronte di un pagamento da parte del venditore nel caso in cui un prestito o un mutuo vadano in sofferenza (mancato rimborso).

(198) Nello scenario «worst case» l'esperto ha considerato una crescita del fatturato più ridotta, in linea con le stime del PIL dei mercati target dell'Austrian Airlines (cioè una crescita del […] % invece che del […] % nel 2011 e del […] % invece che del […] % nel 2012), supponendo che il management riesca a mantenere stabile la percentuale dei costi materiali e per il personale nel periodo 2011-2012, ma che non riesca invece ad attuare misure idonee a ridurla. Sulla base di tali premesse si arriva a un capitale netto di […] milioni di EUR, con un peggioramento, quindi, di […] milioni di EUR o del […] % rispetto allo scenario di riferimento.

(199) Su questa base la Commissione può concludere che il capitale netto dell'Austrian Airlines, ipotizzando la continuazione dell'attività di impresa (valore «going concern»), al momento della vendita si attestava tra […] milioni di EUR e […] milioni di EUR, con un valore medio di […] milioni di EUR.

Quota del valore del capitale netto che dovrebbe essere pagata dall'acquirente

(200) La Commissione osserva che il valore del capitale netto in questione corrisponde al 100 % delle quote di partecipazione nell'Austrian Airlines. L'ÖIAG detiene soltanto il 41,56 % delle quote di partecipazione. In base all'articolo 22, paragrafo 2, della legge austriaca in materia di offerta pubblica, un azionista detiene il controllo diretto di un'impresa quando la sua quota di partecipazione gli attribuisce più del 30 % dei diritti di voto calcolati sulla base delle sole azioni con diritto di voto. Nel caso di specie l'ÖIAG può essere considerato l'azionista controllante e non ci sono altri azionisti che possano esercitare il controllo sulla società o quantomeno costituire una minoranza di blocco (25 % più 1 azione).

(201) La Commissione rileva che generalmente viene imposto un premio di controllo che riflette l'incremento di valore della partecipazione collegato all'acquisizione della possibilità di controllo, nel caso in cui l'indicazione del valore originario non rifletta tale possibilità. Nel caso di specie tale circostanza trova conferma nel fatto che la Lufthansa, con il conseguimento di una partecipazione di controllo nell'Austrian Airlines, si assume l'integrale responsabilità per la ristrutturazione; l'esercizio del controllo non rappresenta per l'acquirente tanto un vantaggio, quanto piuttosto un onere. La Commissione concorda con le autorità austriache che una percentuale del 58,44 % integra un premio di controllo negativo di cui l'ÖIAG — quale azionista controllante — deve farsi carico, cedendo le proprie quote di partecipazione. Ciò spiega le ragioni per cui Lufthansa paga un prezzo negativo che corrisponde al 41,56 % del prezzo calcolato nella prospettiva della continuità aziendale.

(202) Deve tenersi conto, inoltre, del ribasso del prezzo dovuto alla vendita in blocco delle quote di partecipazione dell'ÖIAG. Un tale ribasso può essere giustificato per riflettere le conseguenze negative sul prezzo delle azioni che si verificano quando viene messo in vendita contemporaneamente un grosso quantitativo di azioni, in modo tale che il mercato viene sommerso da ordini di vendita cui non corrisponde un'adeguata domanda. Nel caso di specie la quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines comprende 36 626 875 delle complessive 88 134 724 azioni. Occorre poi considerare che solo il 47,94 % del capitale azionario dell'Austrian Airlines è trattato in Borsa. Appare pertanto ragionevole che l'ÖIAG possa accettare un prezzo ridotto pur di vendere la propria quota di partecipazione in un'unica tranche.

(203) Per tale motivo la Commissione ritiene che il prezzo della quota di partecipazione dell'ÖIAG, pari al 41,56 %, corrisponda al 100 % del valore del capitale netto.

(204) La Commissione, ferme restando le osservazioni svolte e le conclusioni sopra dedotte, rileva poi che il valore del 41,56 % delle quote di partecipazione, senza considerare il premio di controllo e il ribasso dovuto alla vendita in blocco, si porrebbe tra […] EUR e […] EUR, con un valore medio di […] EUR.

Il prezzo corrisposto dalla Lufthansa per la quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines

(205) Come già ricordato, il prezzo versato dalla Lufthansa si compone di tre parti: a) la somma di 366 268,75 EUR (0,01 EUR per azione), b) un buono di recupero e c) un contributo da parte dell'ÖIAG di 500 milioni di EUR.

(206) L'esperto nominato dalla Commissione ha analizzato l'entità dei pagamenti che possono derivare dal buono di recupero. Osserva che il pagamento scadrà dopo la firma delle relazioni finanziare dell'Austrian Airlines per l'esercizio che termina nel 2011. In base alle condizioni poste nel buono, il pagamento supplementare non potrà superare il prezzo per azione che è stato versato agli azionisti di minoranza in base alla legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto, a meno che la Lufthansa non incrementi l'offerta fatta nei loro confronti. L'importo massimo che l'ÖIAG potrà conseguire ammonta pertanto a 164,1 milioni di EUR.

(207) Il buono di recupero è composto da due elementi: […] ([34])

(208) […]

(209) L'esperto nominato dalla Commissione ha esaminato la relazione redatta dal consulente dell'ÖIAG, la Merrill Lynch, nella quale viene analizzata l'entità dei potenziali pagamenti derivanti dal buono di recupero. La Moore Stephens è giunta alla conclusione che la stima dei pagamenti effettuata da Merrill Lynch si fonda su presupposti sensati ed è frutto dell'applicazione di tecniche di valutazione del capitale riconosciute ed affermate sul mercato.

(210) Ciononostante il consulente della Commissione ha elaborato un'analisi della sensibilità per esaminare l'entità dei pagamenti in relazione a diversi […]. I risultati vengono riepilogati nella tabella che segue.

([34]) Cfr. nota 23.

Tabella 10

Analisi di sensibilità di […]

Sensibilità […]	[…] Cumulativo	[…] Consolidato cumulativo corretto	Pagamento
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Per quanto riguarda il […], determinato in base a […], la Commissione osserva che, a causa del peggioramento della situazione sui mercati europei del trasporto aereo di merci e di passeggeri, sussiste il rischio che […].

(212) Sulla base delle considerazioni svolte risulta che […]. La Commissione può, quindi, concludere che il prezzo pagato dalla Lufthansa si pone tra […] milioni di EUR e […] milioni di EUR, a seconda dell'entità del pagamento derivante dal buono di recupero (cfr. la tabella 11).

Tabella 11

Prospetto del prezzo versato da Lufthansa

(Mio EUR)

Prezzo versato dalla Lufthansa per la quota di partecipazione dell'ÖIAG	Importo massimo	Importo minimo
1) Prezzo per la quota di partecipazione dell'ÖIAG	[…]	[…]
2) Buono di recupero ([…])	[…]	[…]
3) Contributo dell'ÖIAG	[…]	[…]
Somma (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Il prezzo versato agli azionisti di minoranza

(213) Con riferimento al diverso prezzo per azione versato dalla Lufthansa per il capitale flottante rispetto a quello pagato per la quota di partecipazione dell'ÖIAG, la Commissione osserva che l'acquisizione di imprese quotate sul mercato in Austria è disciplinata dalla legge sull'offerta pubblica di acquisto, la cui applicazione viene sorvegliata dalla commissione competente per l'offerta pubblica di acquisto. Tale commissione garantisce la tutela dei soci di minoranza e verifica che la procedura di acquisizione venga svolta nell'interesse della società emittente e dei mercati mobiliari.

(214) La legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto impone al soggetto che intende acquistare una quota superiore al 30 % della società emittente di formulare un'offerta obbligatoria per la totalità delle quote di partecipazione nella società emittente entro venti giorni dal superamento di tale soglia (articolo 22 della legge austriaca in materia di offerta pubblica di acquisto).

(215) Ai sensi dell'articolo 26 della citata legge, il prezzo dell'offerta obbligatoria o volontaria per il conseguimento del controllo non può essere inferiore al prezzo in denaro riconosciuto o concordato dall'offerente per le quote di partecipazione nella società emittente nei dodici mesi precedenti all'annuncio dell'offerta; detto prezzo deve essere pari almeno al valore di mercato medio ponderato sui rispettivi volumi di scambio del relativo titolo di partecipazione nei sei mesi precedenti al giorno in cui è stata resa nota l'intenzione di formulare un'offerta di acquisto. La Lufthansa, quale acquirente della quota di partecipazione di controllo dell'ÖIAG, è tenuta pertanto ad offrire a tutti gli azionisti un prezzo pari al corso azionario medio ponderato. La Commissione osserva che all'offerente non è accordata alcuna discrezionalità quanto alla determinazione del prezzo.

(216) Inoltre, a causa della procedura di gara pubblica indetta per acquisire le quote di partecipazione dell'ÖIAG, l'operazione ha attirato l'interesse dei media, con la conseguenza che il prezzo delle azioni è stato influenzato anche dall'attività del mercato e da speculazioni. La differenza di prezzo può essere spiegata anche mediante il meccanismo di ribasso dovuto all'acquisizione del controllo che si applica rispetto alle quote di minoranza. A differenza del premio di controllo, il valore delle quote di partecipazione di minoranza non riflette il valore collegato all'acquisizione del controllo sulla società.

(217) Mentre il prezzo complessivo negativo pagato all'ÖIAG, come già osservato, è frutto di una trattativa, il prezzo versato per il capitale flottante viene stabilito per legge, è oggettivamente noto alle parti in anticipo e ammonta nel caso di specie complessivamente a circa 220 milioni di EUR.

(218) La Commissione ne deduce, quindi, che il prezzo versato per le quote di partecipazione di minoranza si fonda esclusivamente sugli obblighi cogenti di legge che la Lufthansa è tenuta ad adempiere; dal prezzo versato ai soci di minoranza non si può trarre, quindi, alcuna conclusione riferibile al prezzo versato all'ÖIAG.

Conclusioni

(219) Alla luce delle considerazioni svolte, il prezzo versato dalla Lufthansa per le quote di partecipazione dell'ÖIAG si colloca in una forbice tra […] EUR e […] EUR. Detto importo va confrontato con il valore determinato nella prospettiva di una continuità aziendale (valore «going concern») dell'Austrian Airlines che si colloca tra […] EUR e […] EUR, ovvero su un valore medio di […] EUR. Il prezzo versato non è pertanto inferiore al valore «going concern». La Commissione osserva che il prezzo versato, anche se corrisponde solo al 41,56 % del valore dell'impresa, è molto vicino alla forbice fissata dagli esperti. La Commissione conclude, quindi, che il prezzo versato dalla Lufthansa rientra nella forbice di valore di mercato delle quote di partecipazione nell'Austrian Airlines cedute dall'ÖIAG. Le condizioni poste non hanno pertanto avuto ripercussioni sul prezzo di acquisto.

(220) Tale conclusione trova conferma anche in una valutazione qualitativa delle condizioni. Come già indicato, le autorità austriache ritengono che le condizioni poste all'ÖIAG nel mandato per la privatizzazione non fossero tali da ripercuotersi negativamente o in alcun modo sul prezzo che l'acquirente era disposto a versare.

(221) Quanto alla «migliore salvaguardia possibile dei posti di lavoro», la Commissione ritiene che si tratti meramente di una clausola di diligenza («best effort»); infatti è stato accertato che la condizione è formulata in modo tale da non prevedere in capo ai potenziali acquirenti alcun obbligo gravoso o vincolante. La Commissione conclude, per tale motivo, che detta condizione non ha comportato una riduzione del prezzo di acquisto e non era idonea a scoraggiare alcun potenziale acquirente dal presentare un'offerta; detta condizione non comportava, infatti, alcun onere, circostanza questa chiara fin dall'inizio ai potenziali acquirenti alla luce della formulazione dei documenti della gara. La sua previsione non ha comportato, quindi, alcuna perdita di risorse per lo Stato. Tale conclusione trova conferma anche nel fatto che tutte le offerte presentate dagli offerenti erano limitate e formulate accuratamente, circostanza questa che accordava loro la flessibilità necessaria per garantire il raggiungimento dei rispettivi obiettivi commerciali e in termini di utili ([35]).

([35]) Su questo punto cfr. anche la decisione 2008/767/CE della Commissione.

(222) Analogamente, con riguardo all'«istituzione di un organo a tutela degli interessi austriaci», la Commissione osserva che si tratta di un organo con funzioni meramente consultive e privo di poteri decisionali. Nessuno tra gli […] offerenti si è lasciato scoraggiare, inoltre, da una simile condizione, in quanto […]. La Commissione può pertanto concludere che tale condizione, non comportando alcun onere, non ha determinato una riduzione del prezzo e non ha scoraggiato alcun potenziale investitore dal presentare un'offerta. Non comporta, quindi, un aiuto di Stato.

(223) Con riguardo all'obiettivo del «mantenimento del centro decisionale in Austria», la Commissione osserva che tutti i […] offerenti hanno manifestato l'intenzione di mantenere tale centro in Austria. Tale condizione va ricollegata al principio della «struttura azionaria di base» e ne costituisce una mera precisazione; per tale motivo la Commissione analizza le due condizioni congiuntamente.

(224) Per quanto attiene alla struttura azionaria di base austriaca, la Commissione osserva che tale condizione valeva per tutti gli offerenti, così come tutti i […] offerenti erano a conoscenza del fatto che il mercato dell'Austrian Airlines si concentra in determinate regioni ed erano altresì interessati al mantenimento di determinati diritti di traffico bilaterali; […]. In relazione a questo specifico aspetto, la Commissione osserva che gli offerenti erano interessati all'acquisto dell'Austrian Airlines come impresa operativa e non come valore delle attività. Per ragioni di natura politica ed altre caratteristiche peculiari del settore del trasporto aereo, il valore di una linea aerea è dato in larga misura da beni immateriali, come le bande orarie e i diritti di traffico. Il mantenimento dei suddetti diritti è stato pertanto considerato positivamente, sia dal venditore che dall'acquirente, in quanto necessario per preservare il valore potenziale dell'impresa.

(225) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione può trarre la conclusione che la condizione da ultimo citata e quella del mantenimento del centro decisionale in Austria in sostanza hanno rappresentato non tanto un onere, quanto piuttosto le condizioni commerciali stabilite per preservare i diritti di traffico bilaterali con determinati Stati terzi. Dette condizioni erano quindi più che altro finalizzate ad assicurare, nell'interesse dell'acquirente, le entrate dell'impresa e il valore dell'Austrian Airlines (piuttosto che a imporre un determinato livello di output o di investimenti). La Commissione ritiene, inoltre, che seppure tali condizioni possano risultare problematiche dal punto di vista della compatibilità con il diritto comunitario, la loro funzione era chiara e fondamentale per tutti i potenziali acquirenti: il mantenimento dei diritti di traffico costituisce, infatti, un presupposto irrinunciabile per l'esercizio dell'attività. In considerazione poi dell'attuale grado di sviluppo del mercato internazionale del settore aereo e degli accordi bilaterali con Stati terzi, simili condizioni non possono ritenersi secondo la Commissione inusuali per il settore.

(226) La Commissione osserva che tali condizioni non sono state messe in discussione da nessuno dei potenziali acquirenti; tutti gli offerenti hanno invece cercato di darvi concreta applicazione, seppure in modi diversi, […]. Per tale motivo la Commissione ritiene che né il requisito del mantenimento del centro decisionale in Austria, né quello del mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca fossero tali da comportare una riduzione del prezzo o da scoraggiare potenziali investitori dal presentare un'offerta; non si è verificata, quindi, alcuna perdita di risorse statali.

(227) L'introduzione di simili condizioni in una procedura di gara può far prevedere, in generale, una potenziale perdita di risorse statali. La valutazione qualitativa di cui si è dato conto in narrativa ha evidenziato però come, nel caso in esame, dette condizioni, in considerazione della peculiare natura dell'industria aeronautica, non abbiano avuto ripercussioni sul prezzo versato e abbiano permesso invece di preservare l'integrità del valore dell'Austrian Airlines.

(228) Con queste premesse, la Commissione conclude che il prezzo versato dalla Lufthansa per l'acquisto della quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines non integra un aiuto di Stato.

(229) La Commissione ha accertato che la vendita è avvenuta al prezzo di mercato; ne consegue che non occorre ulteriormente verificare la correttezza e la trasparenza del processo di privatizzazione nell'ambito della valutazione dell'aiuto.

6.1.2. *Applicazione del test della condotta di un investitore operante in un'economia di mercato*

(230) La circostanza appurata che il prezzo versato dalla Lufthansa per la quota di partecipazione dell'ÖIAG nell'Austrian Airlines riflette il prezzo di mercato non esclude la possibilità che sia stato accordato un aiuto direttamente all'Austrian Airlines. Il pagamento di un prezzo di mercato per tale impresa può verosimilmente garantire che l'acquirente non otterrà ulteriori aiuti; l'acquirente non deve però essere confuso con l'impresa per la quale è stato versato un prezzo negativo. In base alla costante giurisprudenza della Corte di giustizia, quando un'impresa che ha ottenuto un aiuto illegittimo viene acquistata al prezzo di mercato — e cioè al massimo prezzo che un investitore privato in condizioni di concorrenza normali sarebbe stato disposto a versare per tale società nello stato in cui la stessa si trovava, segnatamente dopo l'ottenimento dell'aiuto di Stato —, l'elemento di aiuto viene valutato ai fini della determinazione del prezzo di mercato e considerato nel prezzo di acquisto ([36]).

([36]) Sentenze della Corte di Giustizia del 21 marzo 1991, causa C-305/89, *Italia/Commissione* («ALFA Romeo»), Racc. I-6103, punto 40; 20 settembre 2004, causa C-390/98, H.J. *Banks*, Racc. I-6117, punto 77, e 29 aprile 2004, causa C-277/00, *Germania/Commissione* («SMI»), Racc. I-3925, punto 80.

(231) Quando un'impresa viene ceduta dallo Stato ad un prezzo negativo, il criterio della vendita al prezzo di mercato non è perciò sufficiente per stabilire se lo Stato abbia agito come un investitore operante all'interno di un'economia di mercato e se abbia accordato o meno un aiuto di Stato. Un investitore privato operante in un'economia di mercato confronterebbe, infatti, il prezzo di mercato negativo con i costi che avrebbe dovuto sostenere in caso di adozione di soluzioni alternative, quali, nel caso di specie, il fallimento dell'impresa. Le autorità austriache hanno affermato che la decisione di vendere la loro quota di partecipazione nell'Austrian Airlines a Lufthansa a un prezzo negativo rappresentava la più conveniente, sotto il profilo dei costi, tra le opzioni disponibili. Le alternative erano la liquidazione controllata, la continuazione in maniera autonoma dell'attività e il fallimento.

(232) Su questo punto la Commissione osserva che, nell'ambito della presente decisione, non risulta necessario valutare nel dettaglio tutte le soluzioni alternative, in quanto la liquidazione controllata e la continuazione in maniera autonoma dell'attività avrebbero comportato nell'insieme costi maggiori rispetto all'ipotesi di fallimento.

Fallimento

(233) In caso di fallimento tutti i debiti esistenti nei confronti di creditori, assistiti o meno da garanzie, devono essere soddisfatti mediante i ricavi conseguiti dalla vendita dei beni della società non oggetto di riserva di proprietà. In base al diritto austriaco non ci sono creditori da soddisfare in via privilegiata, ma i costi della curatela devono essere soddisfatti prima di tutti i crediti non assistiti da garanzie. Neanche i crediti dei dipendenti godono di privilegio, e vengono soddisfatti secondo la quota applicata a tutti i creditori. Gli azionisti, in linea di massima, non possono fare affidamento su un pagamento nell'ambito di una procedura concorsuale. Per contro, però, gli azionisti non rispondono che con la perdita della propria partecipazione.

Assunzione di tutti i debiti non soddisfatti da parte dell'ÖIAG al fine di evitare ripercussioni negative sulle altre partecipazioni in suo possesso

(234) Le autorità austriache sostengono che il fallimento dell'Austrian Airlines comporterebbe il declassamento dell'affidabilità creditizia delle altre partecipate dell'ÖIAG (quali OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria ecc.) e di altre partecipate dello Stato austriaco ([…]) Un simile declassamento influirebbe negativamente sul corso azionario di tali imprese e comporterebbe pertanto una considerevole perdita di valore delle partecipazioni dell'ÖIAG e della Repubblica d'Austria.

(235) Il declassamento del merito di credito rappresenta, secondo le autorità austriache, la diretta conseguenza del venir meno del sostegno da parte dell'impresa madre, che esse ritengono uno dei principali fattori dell'affidabilità creditizia. Citano, a titolo di esempio, alcune imprese private, quali la Bank Austria e l'Hypovereinsbank, che hanno tratto vantaggio, ai fini del rating, dal sostegno da parte dell'impresa madre Unicredit.

(236) La Commissione osserva, in primo luogo, che la classe di merito di credito di un'impresa, indipendentemente dal fatto che si tratti di un'impresa interamente privata o pubblica, dipende non soltanto dal sostegno da parte dell'impresa madre, bensì anche da altri fattori. I fattori rilevanti ai fini dell'affidabilità creditizia sono: le caratteristiche dell'attività dell'impresa, il rischio di reinvestimento, l'efficienza operativa, l'efficienza del capitale e fattori di solvibilità a valle, come la dipendenza dai clienti, la diversificazione, la situazione finanziaria e il profilo di liquidità in generale.

(237) Nella tabella 1 vengono, inoltre, riportati esempi di casi in cui il declassamento della società madre ha comportato un declassamento del merito di credito anche della sua controllata. In base al metodo della valutazione dell'affidabilità creditizia, il rating della controllata non può essere migliore di quello della società madre. Con riferimento al caso di specie occorre però osservare che l'ÖIAG non ha un rating di solvibilità.

(238) La legge istitutiva dell'ÖIAG del 26 aprile 2000 vieta, inoltre, espressamente il consolidamento dell'ÖIAG con le sue partecipate; si aggiunga che i suoi debiti sono assistiti da una garanzia statale. Il ruolo dell'ÖIAG sembra pertanto essere più quello di un fondo di gestione di investimenti che quello di una holding di un gruppo diversificato. La Commissione osserva altresì che una parte considerevole delle sue partecipazioni — OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria — sono quotate separatamente alla Borsa di Vienna, invece di essere unificate all'interno di una struttura di gruppo, e che la maggior parte delle quote di queste imprese sono detenute da azionisti diversi dall'ÖIAG. La Commissione rileva, inoltre, che gli analisti, nell'esaminare i principali dati commerciali di imprese quali OMV AG, Österreichische Post o Telekom Austria, non prendono in considerazione lo sviluppo di altre imprese partecipate dall'ÖIAG ([37]).

(239) Ciò premesso, la Commissione ritiene che il fallimento dell'Austrian Airlines non avrebbe ripercussioni sul merito di credito delle altre società partecipate e non comporterebbe una perdita di valore delle partecipazioni dell'ÖIAG. Per lo stesso motivo, il fallimento dell'Austrian Airlines non influirebbe negativamente sull'affidabilità creditizia e sul valore di altre imprese partecipate dalla Repubblica d'Austria.

Assunzione dei costi sociali da parte dell'ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Le autorità austriache e l'Austrian Airlines hanno fornito alla Commissione informazioni relative a casi in cui imprese private si sono volontariamente fatte carico dei costi dei piani sociali in occasione della chiusura di comparti di attività o di stabilimenti in Austria.

(244) Sulla base di tali informazioni sembra che, per prassi abituale, in Austria la società madre o il gruppo si accollino i costi sociali dovuti alla chiusura di una controllata o in caso di riduzione della capacità produttiva dovuta al trasferimento della produzione all'estero. A detta delle autorità austriache lo stesso accadrebbe nell'ipotesi in cui la società madre o il gruppo non intervengano a salvare la controllata dal fallimento.

(245) Su questo punto la Commissione osserva che, negli esempi citati, la società madre ha continuato a vendere i suoi prodotti in Austria utilizzando il marchio della società liquidata, anche dopo il trasferimento integrale o parziale della produzione all'estero. In un tale contesto la Commissione reputa sensato dal punto di vista commerciale che, in caso di liquidazione controllata di una società partecipata, la società madre — ove intenda continuare ad essere presente sul mercato — si faccia carico delle obbligazioni della controllata nei confronti dei lavoratori in base alla normativa vigente. Nel caso oggetto di esame invece, in caso di fallimento, l'ÖIAG si ritirerebbe completamente dal mercato del trasporto aereo in Austria. Non appare pertanto convincente l'affermazione secondo cui un investitore privato (quale una semplice holding finanziaria) in una situazione analoga a quella dell'ÖIAG si farebbe carico dei costi sociali per tutelare l'immagine del marchio «Austrian Airlines» (marchio per il quale non avrebbe più alcun interesse).

(246) Per ragioni analoghe, inoltre, l'entità dei costi sociali dell'Austrian Airlines di cui l'ÖIAG si farebbe carico nell'ipotesi di un fallimento (cfr. la tabella 2) non può essere confrontata con i costi sociali che le imprese si sono volontariamente accollate negli esempi citati. La Commissione osserva poi che i costi sociali esposti per l'Austrian Airlines risultano essere molto alti rispetto ai costi di cui altre imprese si sono fatte volontariamente carico (cfr. la tabella 4), sia con riguardo alla media delle singole voci, sia complessivamente.

([37]) Cfr. ad esempio Erste Group Research, http://produkte.erstegroup.com/CorporateClients/de/ResearchCenter/Overview/index.phtml, oppure Raiffeisen Centrobank Equity Research http://www.rcb.at/_sterreich.aktienoesterreich.0.html

(247) Le autorità austriache ritengono evidente che sui costi di un simile piano sociale influiscono vari fattori. Tra i più importanti andrebbero citati l'anzianità di servizio e il livello delle retribuzioni. Nel caso di specie la Commissione osserva però che i costi di un piano sociale derivanti dal fallimento dell'impresa e nel caso di chiusura di un'unità produttiva potrebbero essere diversi dai costi da sostenere nell'ipotesi di una riduzione della capacità produttiva con mantenimento della presenza sul mercato da parte dell'impresa.

(248) A tale proposito, la Commissione ritiene che le autorità austriache non abbiano provato che un'eventuale insolvenza potrebbe avere, sull'immagine della holding ÖIAG, ripercussioni negative tali da giustificare l'assunzione volontaria da parte di quest'ultima di costi sociali di una tale entità.

(249) Riguardo all'affermazione secondo cui l'ÖIAG opererebbe quale società madre dell'Austrian Airlines, la Commissione osserva che in base al diritto austriaco e, in particolare, ai sensi della legge che regola la costituzione e l'attività dell'ÖIAG (articolo 11, paragrafo 2 della legge istitutiva dell'ÖIAG), è vietata la costituzione di un gruppo tra l'ÖIAG e le imprese da questa partecipate. Inoltre l'ÖIAG non consolida, ai fini contabili, i risultati delle partecipate nel proprio bilancio, come farebbe invece una holding privata. Ciò trova conferma anche nel fatto che i) l'ÖIAG e le sue partecipate non costituiscono un'entità economica ai fini della normativa comunitaria in materia di concorrenza e ii) che la Commissione non considera l'ÖIAG come un gruppo per il calcolo delle soglie di fatturato ai fini del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («regolamento comunitario sulle concentrazioni») ([38]).

(250) Senza tener conto delle pressioni sociali e politiche che conseguirebbero alla decisione di non intervenire per evitare il fallimento dell'Austrian Airlines, la Commissione rimane dell'opinione espressa all'avvio del procedimento, ovvero che la decisione dell'ÖIAG di farsi carico volontariamente dei costi di un piano sociale in caso di fallimento dell'Austrian Airlines deriva dal fatto che l'ÖIAG è una holding statale e che, al contrario, un investitore privato, titolare di una holding, non si farebbe carico, in circostanze analoghe, di tali costi.

(251) Deve pertanto concludersi che, in caso di fallimento dell'Austrian Airlines, i costi per l'ÖIAG sarebbero pari a zero.

6.1.3. *Conclusioni*

(252) La Commissione è pervenuta alla conclusione che la procedura di vendita ha portato al conseguimento del più alto prezzo di mercato possibile per l'Austrian Airlines; è però anche persuasa che il fallimento del vettore avrebbe rappresentato l'ipotesi più conveniente per lo Stato sotto il profilo dei costi. La Commissione ritiene pertanto che la differenza tra il prezzo negativo e i costi che un eventuale fallimento avrebbe comportato per lo Stato e per l'ÖIAG comporti l'erogazione di risorse dello Stato. Dato che i costi del fallimento per gli azionisti sarebbero pari a zero, l'importo dell'aiuto di Stato è pari all'intero prezzo negativo, che si colloca tra […] EUR e […] EUR, con un importo massimo della sovvenzione di […] EUR.

(253) Il prezzo negativo comprende risorse dello Stato, in quanto viene accordato direttamente da un ente pubblico (l'ÖIAG), di totale proprietà dello Stato e sottoposto al controllo statale. L'aiuto è frutto del mandato conferito per la privatizzazione, in forza del quale l'ÖIAG è stata incaricata dal governo austriaco di vendere tutte le sue quote di partecipazione nell'Austrian Airlines, ed è quindi riconducibile allo Stato austriaco. È destinato a un'impresa (l'Austrian Airlines) che, in special modo dopo la liberalizzazione del settore del trasporto aereo, opera in concorrenza con altri vettori della Comunità. Incide sugli scambi tra gli Stati membri, in quanto l'Austrian Airlines è attiva nel settore dei servizi aerei tra Stati membri, e falsa la concorrenza.

(254) Il prezzo di acquisto negativo deve essere pertanto considerato un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

7. **COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO CON IL MERCATO COMUNE**

(255) La Commissione, essendo giunta alla conclusione che il prezzo negativo integra un aiuto di Stato, deve valutare la compatibilità di tale aiuto con il mercato comune.

(256) Occorre pertanto verificare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3 del trattato CE, in cui si introducono alcune deroghe rispetto alla regola generale di incompatibilità con il mercato comune sancita all'articolo 87, paragrafo 1.

(257) Nel caso oggetto di esame rileva soltanto la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), in base alla quale possono essere considerati 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.

(258) Il quadro comunitario di riferimento per la decisione in merito alla compatibilità con il mercato comune comprende, quindi, gli orientamenti del 2004 e gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione.

([38]) GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

7.1. **Compatibilità con il mercato comune e possibile violazione delle norme relative al mercato interno**

(259) Al momento dell'avvio del procedimento, la Commissione ha accertato che l'Austria aveva conferito all'ÖIAG un mandato per la privatizzazione imponendo una serie di condizioni. Nel corso del procedimento la Commissione ha riconosciuto che tali condizioni, tenuto conto delle caratteristiche del caso specifico, non erano tali da avere ripercussioni negative o di alcun tipo sul prezzo che gli acquirenti si sono resi disponibili a versare.

(260) Ad un primo esame, però, le condizioni poste per la vendita, tra cui, in particolare, l'istituzione di un organo a tutela degli interessi austriaci, il mantenimento di una struttura azionaria di base austriaca e il mantenimento del centro decisionale dell'Austrian Airlines in Austria, possono sollevare dubbi alla luce degli articoli 43, 49 e 56 del trattato CE in materia di libertà di stabilimento, libera prestazione dei servizi e libera circolazione dei capitali.

(261) Sorge quindi la questione se la Commissione, nel valutare la compatibilità dell'aiuto di Stato con il mercato comune, debba considerare anche una possibile violazione delle norme relative al mercato interno ([39]).

(262) Nel caso in esame la Commissione ha constatato che le condizioni imposte con il mandato per la privatizzazione non hanno influito sul prezzo negativo, in quanto non hanno avuto alcuna ripercussione concreta sul prezzo corrisposto. Le condizioni relative alla composizione dell'azionariato e alla localizzazione del centro decisionale dell'impresa si giustificano piuttosto in considerazione degli accordi bilaterali in materia di traffico aereo: ne consegue che esse non comportano alcuna discriminazione a danno di potenziali acquirenti, tutti accomunati invece dall'interesse a mantenere in attività l'impresa per tutelarne le potenziali attività. Per tale motivo le condizioni indicate nel mandato per la privatizzazione non hanno comportato restrizioni aggiuntive rispetto a quelle già derivanti dagli accordi bilaterali in materia di trasporto aereo. Non si rende necessario, quindi, in sede di valutazione della compatibilità dell'aiuto, valutare se vi siano state possibili violazioni delle norme relative al mercato interno.

(263) La Commissione deve perciò verificare se il piano di ristrutturazione è conforme alle disposizioni degli orientamenti vigenti. In base a principi di fondo (punto 31 degli orientamenti del 2004), gli aiuti per la ristrutturazione «in linea generale possono essere autorizzati solo nei casi in cui si possa dimostrare che la concessione di aiuti per la ristrutturazione non è contraria al comune interesse. Ciò è possibile solo se vengono soddisfatti criteri rigorosi e viene garantito che gli eventuali effetti di distorsione della concorrenza provocati dagli aiuti saranno compensati dai vantaggi derivanti dal mantenimento in attività dell'impresa […] e che, in linea di principio, sono previste opportune misure compensative a favore dei concorrenti».

(264) Gli orientamenti chiariscono poi le diverse condizioni in presenza delle quali può essere accordato un aiuto alla ristrutturazione.

7.1.1. *Identità dell'impresa e ammissibilità agli aiuti*

(265) In conformità con il punto 13 degli orientamenti, «un'impresa facente parte di un gruppo più grande, o che viene da essa rilevata, non può, in linea di massima, beneficiare di aiuti per il […] o la ristrutturazione, salvo qualora si possa dimostrare che le difficoltà sono difficoltà intrinseche all'impresa in questione, che non risultano dalla ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo e che sono troppo gravi per essere risolte dal gruppo stesso».

(266) Come rilevato dalla Commissione nella fase introduttiva del procedimento, alcune parti che hanno presentato osservazioni hanno eccepito che l'Austrian Airlines non avesse titolo a beneficiare dell'aiuto, data la sua acquisizione da parte della Lufthansa.

(267) A tale proposito la Commissione rileva che la misura notificata prevede sì l'acquisizione dell'Austrian Airlines da parte della Lufthansa, ma che le difficoltà in cui l'Austrian Airlines versa non sono collegate con la prevista acquisizione. Le autorità austriache hanno evidenziato, inoltre, che la riduzione dell'indebitamento dell'Austrian Airlines («ristrutturazione finanziaria») rappresenta il prezzo che la Lufthansa si è detta disposta ad accettare per l'acquisizione al termine di una procedura trasparente; in mancanza di una simile misura la vendita non avrebbe potuto avere luogo.

(268) La Commissione ha accertato che le decisioni assunte dallo Stato austriaco in merito alla concessione dell'aiuto e gli stessi accordi stipulati tra l'ÖIAG e la Lufthansa prevedono che soggetto beneficiario sia l'Austrian Airlines e non la Lufthansa, e che tale aiuto venga accordato all'Austrian Airlines come aumento di capitale. L'effetto principale della concessione di tali risorse è la sopravvivenza dell'Austrian Airlines dopo la ristrutturazione. La Commissione osserva altresì che, sino alla conclusione della vendita, l'Austrian Airlines non può essere considerata parte del gruppo Lufthansa, con la conseguenza che è irrilevante stabilire se la Lufthansa avrebbe potuto o meno sanare l'Austrian Airlines con risorse proprie. Allo stesso modo, non può desumersi l'esistenza di un rapporto di gruppo tra la Lufthansa e l'Austrian Airlines sulla sola base della preesistente collaborazione. La Commissione conclude pertanto che l'Austrian Airlines non fa parte del gruppo Lufthansa.

([39]) La giurisprudenza risponde affermativamente allorché «le modalità di un aiuto contrastanti con norme specifiche del trattato diverse dagli articoli 92 e 93 possono essere così indissolubilmente connesse con l'oggetto dell'aiuto da far sì che sia impossibile valutarle isolatamente» (cfr. le sentenze della Corte di giustizia del 22 marzo 1977, causa 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni*, [1977] Racc. 557, e 15 giugno 1993, causa C-225/91, *Matra/Commissione*, Racc. I-3203, punto 41).

(269) La Commissione ne deduce quindi che destinatario degli aiuti è l'Austrian Airlines.

(270) Occorre ora chiarire se, nel caso dell'Austrian Airlines, si tratti di una ristrutturazione ai sensi degli orientamenti del 2004. La Commissione si è pronunciata in senso affermativo già nella decisione sull'approvazione dell'aiuto al salvataggio ([40]) e nella decisione di apertura del procedimento. Nel corso del presente procedimento non sono emersi elementi che giustifichino una modifica di tale valutazione.

(271) La Commissione può, quindi, concludere che l'Austrian Airlines è un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti del 2004.

7.1.2. *Ripristino della redditività a lungo termine*

(272) La seconda condizione (espressa al punto 35 degli orientamenti del 2004) prevede che «il piano di ristrutturazione, la cui durata deve essere la più limitata possibile, deve permettere di ripristinare la redditività a lungo termine dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future».

(273) Gli orientamenti del 2004 precisano inoltre (punto 37) che «il piano di ristrutturazione deve proporre una trasformazione tale da consentire all'impresa, 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».

(274) All'avvio del procedimento la Commissione ha chiesto chiarimenti circa le ipotesi poste alla base del piano di ristrutturazione, nonché circa la riduzione dei costi e le sinergie cui esso fa riferimento, tenuto conto del fatto che l'Austrian Airlines e la Lufthansa già collaborano in ampia misura.

(275) Con riguardo alla preesistente collaborazione tra la Lufthansa e l'Austrian Airlines nell'ambito di Star Alliance e della joint venture da esse costituita, l'Austria ha trasmesso informazioni in base alle quali nel caso di una partecipazione al capitale sociale l'integrazione tra imprese nel settore del trasporto aereo per molti aspetti sarebbe notevolmente più forte da un punto di vista economico e consentirebbe una maggiore riduzione dei costi rispetto ad un partenariato senza partecipazione nel capitale. L'Austria cita in particolare alcuni studi effettuati da esperti del settore, secondo i quali un partenariato di mero coordinamento può permettere un abbattimento dei costi generali nell'ordine dell'1,9 % circa, mentre nel caso di esercizio congiunto di determinate attività il risparmio sale sino al 5,6 %. Una collaborazione fondata su una partecipazione nel capitale permetterebbe un risparmio sui costi di circa l'11,4 % ([41]).

(276) La Commissione osserva che il piano di ristrutturazione si basa su un consolidamento dei vantaggi derivanti dall'abbattimento dei costi e dalle sinergie ottenibili grazie all'integrazione del vettore nel gruppo Lufthansa. Esso prevede la riduzione e il ridimensionamento della flotta, un'ottimizzazione del servizio offerto, misure di abbattimento dei costi e un incremento delle potenziali sinergie.

(277) […] La Commissione constata che l'ultimo piano presentato dalla Lufthansa tiene conto, per quanto possibile, del peggioramento della situazione del mercato globale del trasporto aereo e, in particolare, del mercato dell'Austrian Airlines nell'Europa centrale e orientale. La Lufthansa sottolinea che le prospettive per il futuro sono notevolmente peggiorate rispetto al piano dell'ottobre 2008 a causa della crisi finanziaria.

(278) La Lufthansa dichiara che il piano finanziario quinquennale (2009-2013) evidenzia come l'impresa, sia nello «scenario di riferimento», che in uno «scenario realistico» o in uno «scenario pessimistico» a corto-medio termine […]. Si prevede […] che l'Austrian Airlines sarà in grado a far data dal […] di coprire gli ammortamenti, i costi di leasing per i aeromobili e gli oneri finanziari. […].

(279) La Lufthansa osserva che alcune delle misure previste […]. Secondo la Lufthansa, la redditività dell'Austrian Airlines potrà però essere ripristinata solo ove venga attuato integralmente il piano di ristrutturazione modificato — oltre ad altre misure da concordare per la riduzione dei costi — riuscendo, in tal modo, a conseguire l'irrinunciabile abbattimento dei costi prefissato.

(280) Il piano aziendale prende in considerazione un tasso di cambio medio USD/EUR di circa […] e un prezzo medio al barile del petrolio di […] per il periodo 2009-2013. Viene considerato, inoltre, […].

(281) Per il 2009 i ricavi derivanti dall'attività di trasporto aereo vengono […] pari a […]. Il piano prevede inoltre un […] annuale, nella misura in cui il mercato dell'Austrian Airlines si riprenderà e le sinergie sui ricavi daranno i vantaggi sperati. Nel […] l'impresa dovrebbe raggiungere nuovamente il livello di entrate del […].

(282) […] Per esempio, il coefficiente di riempimento viene calcolato per il periodo 2008-2010 in […], dato questo che dovrebbe subire un qualche miglioramento solo a far data dal […]. Anche i ricavi medi per passeggero-chilometro nel 2009 dovrebbero […] del […].

(283) […] ([42]).

(284) In considerazione della concentrazione tra l'Austrian Airlines e la Lufthansa, il piano prevede sinergie sui ricavi per […] EUR e sinergie dei costi per […] EUR, che si prevede potranno essere conseguiti dal […].

([40]) Cfr. nota 8.

([41]) Cfr. nota 27.

([42]) […].

(285) Le sinergie sui ricavi sono imputabili per un terzo a […], per un terzo a […] e per l'ultimo terzo a […].

(286) […]

(287) Con riguardo al personale, è previsto che […]. Attualmente la rete commerciale dell'Austrian Airlines comprende […] dipendenti, di cui […] in Austria. La Lufthansa prevede di […]. Ciò significa che […]. Il piano di ristrutturazione prevede, inoltre, un adeguamento […], in quanto tali risorse verranno gestite a livello di gruppo Lufthansa. Tale adeguamento dovrebbe […] portare a ([…]). Sono previste altresì modifiche più limitate in altri settori dell'attività, per esempio […]. Tra la fine del 2008 e il 2013 queste misure verranno ridotte a […].

(288) I costi straordinari complessivi previsti per l'Austrian Airlines per il periodo 2009-2013, pari a complessivi […] milioni di EUR, comprendono costi per […].

Tabella 12

EBIT ante poste straordinarie in base alle stime di Lufthansa

(Mio EUR)

EBIT ante poste straordinarie	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) In base ai calcoli effettuati, l'EBIT dell'impresa (break even operativo) ante poste straordinarie, a seguito di […].

(290) La Lufthansa osserva tuttavia che l'Austrian Airlines annualmente corrisponde interessi passivi per circa […] EUR a causa di considerevoli debiti finanziari e pensionistici. Il punto di pareggio verrà raggiunto nel […].

(291) La Commissione deve valutare se l'Austrian Airlines è in grado di attuare la ristrutturazione nel termine stabilito. […]

(292) Sulla base del piano modificato l'Austrian Airlines dovrebbe essere in grado di ridurre considerevolmente i costi. Questa forte riduzione della base dei costi, unitamente a […], dovrebbe garantire all'impresa la flessibilità e la capacità di adattamento necessarie per poter conseguire gli obiettivi previsti.

(293) Alla luce di quanto evidenziato, la Commissione ritiene che l'Austrian Airlines dovrebbe riuscire ad attuare con successo la ristrutturazione entro il 2015. A tale riguardo la Commissione non ritiene però che debba considerarsi la data dell'avvio del programma «Go4Profit» quale inizio della fase di ristrutturazione. Sembra piuttosto che le misure previste nell'ambito del programma «Go4Profit» — anche se hanno consentito di ridurre i costi a carico dell'Austrian Airlines — non fossero sufficienti ai fini di una ristrutturazione dell'impresa, essendo state previste nella prospettiva di una continuazione in maniera autonoma della attività.

(294) La Commissione deve inoltre valutare se le ipotesi su cui si basa il piano di ristrutturazione sono ragionevoli alla luce delle circostanze attuali e se le previsioni corrispondono ai requisiti contenuti negli orientamenti. In base agli orientamenti del 2004 (punto 35): «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; potrà basarsi su fattori esterni, quali variazioni dei prezzi e della domanda, su cui l'impresa non può esercitare alcuna influenza di rilievo, ma solo ove si tratti di previsioni di mercato generalmente accettate».

(295) A questo proposito la Commissione ritiene che il piano aziendale presentato nell'aprile del 2009 contenga previsioni negative realistiche. Le ipotesi presentate dalla Lufthansa alla Commissione in merito al costo del carburante, al tasso di cambio, all'evoluzione del traffico e allo sviluppo del mercato sono verosimili; le previsioni esposte nel piano di ristrutturazione quanto al miglioramento del risultato complessivo dell'Austrian Airlines appaiono, quindi, credibili anche considerando le conseguenze della crisi finanziaria sul settore del trasporto aereo. Risulta poi più verosimile secondo la Commissione che l'impresa ritorni ad essere redditizia a lungo termine sotto il controllo di un nuovo proprietario privato; in tal senso la vendita deve considerarsi uno degli aspetti fondamentali della ristrutturazione dell'Austrian Airlines.

(296) Alla luce dei fattori citati, la Commissione ritiene che l'Austrian Airlines sarà in grado di riacquistare la redditività a lungo termine a far data, prevedibilmente, dal 2015, come indicato nel piano aziendale per il periodo 2009-2015. La redditività verrebbe così ad essere ripristinata nell'arco di una ristrutturazione della durata di circa sei anni, periodo che la Commissione reputa adeguato.

7.1.3. *Entità del contributo proprio del beneficiario*

(297) Con riguardo al contributo proprio del beneficiario, gli orientamenti del 2004 prevedono (punto 43) che «i beneficiari dell'aiuto dovranno […] contribuire in maniera significativa al piano di ristrutturazione, sia con fondi propri — ivi compresa la vendita di elementi dell'attivo non indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa — che ricorrendo a finanziamenti esterni ottenuti alle condizioni di mercato. Il contributo è un indice del fatto che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività. Esso deve essere reale, ossia concreto, escludendo tutti i profitti attesi, quali il flusso di cassa, e deve essere il più elevato possibile». Negli orientamenti viene indicata la misura del contributo proprio del beneficiario considerata generalmente come adeguata. Nel caso di un'impresa delle dimensioni dell'Austrian Airlines l'importo dovrebbe attestarsi sul 50 %. A tale riguardo la Commissione rileva che, in base agli orientamenti del 2004 (punto 18), sono fatte salve le norme settoriali specifiche relative alle imprese in difficoltà, ivi comprese le norme specifiche per il settore del trasporto aereo.

(298) A questo proposito le autorità austriache hanno osservato che gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, che rappresentano una lex specialis in materia di aiuti di Stato a favore dei vettori aerei, non prevedono una specifica entità del contributo proprio del beneficiario. Secondo le autorità austriache, tale requisito sarebbe comunque rispettato in quanto il contributo finanziario proprio supererebbe il 50 % dei costi complessivi necessari per la ristrutturazione.

(299) Le autorità austriache osservano che i costi complessivi per la ristrutturazione si attestano sui […] EUR; considerato l'aiuto di Stato accordato dall'Austria pari a 500 milioni di EUR, il contributo proprio dell'Austrian Airlines e della Lufthansa ammonterebbe a […] milioni di EUR, ovvero al 55,5 % della somma totale.

(300) Le informazioni trasmesse dalla Lufthansa sono leggermente diverse. La Lufthansa sostiene che i costi della ristrutturazione ammontano complessivamente a circa […] milioni di EUR. Considerato che anche le risorse concesse dall'Austria sono pari a 500 milioni di EUR, il contributo finanziario proprio dell'Austrian Airlines e della Lufthansa ammonterebbe a […] milioni di EUR, pari al 67 % della somma totale.

(301) Sia l'Austria, sia la Lufthansa osservano che quest'ultima deve ridurre l'indebitamento per mantenere — a livello di gruppo — il capitale netto sul valore preesistente; il grado di indebitamento dell'Austrian Airlines è, infatti, più alto di quello della Lufthansa. L'indebitamento netto dell'Austrian Airlines ammonta (senza considerare l'aiuto al salvataggio di 200 milioni di EUR che dovrà essere restituito una volta ultimata l'acquisizione) a circa […] EUR. Dopo il rimborso parziale, reso possibile dall'apporto di capitale di 500 milioni di EUR, l'indebitamento netto sarà pari a […] milioni di EUR. La Lufthansa acquisisce, con l'Austrian Airlines, anche tali debiti. Ciò corrisponde al […]. La differenza rispetto al grado di indebitamento della Lufthansa, del […], ammonta a […] EUR. Allo stato attuale non è ancora chiaro come e quando verranno ripianati i debiti dell'Austrian Airlines.

(302) Nel caso in cui Lufthansa provveda effettivamente a versare tale importo all'Austrian Airlines come apporto di capitale, la Commissione riconosce che lo si debba essere considerare ai fini della determinazione del contributo proprio. Il mero accollo dei debiti dell'Austrian Airlines e le ripercussioni di tale accollo sul bilancio consolidato della Lufthansa non rileverebbero invece a tal fine. La Commissione osserva che, non considerando tale voce come costo di ristrutturazione e come contributo proprio, i rispettivi importi risultano pari a […].

(303) Con riguardo alle perdite di esercizio dell'Austrian Airlines cumulate per il periodo 2009-2013, indicate nella tabella 12, si osserva che alla somma complessiva di […] EUR viene applicato un tasso di sconto del 9,7 % sul valore netto attuale (NPV) di […] EUR. La Commissione concorda che tale importo, che verrà versato in contanti dalla Lufthansa, debba essere considerato ai fini della quantificazione del contributo proprio alla ristrutturazione.

(304) La Commissione concorda sul fatto che determinati altri costi, quali i costi di integrazione per conseguire le sinergie su base annuale ([…] EUR), altri costi correnti di ristrutturazione a far data dall'acquisto nel dicembre 2008 ([…] EUR) e i costi dell'operazione ([…] EUR), costituiscono parte dei costi di ristrutturazione, di cui si fa carico la Lufthansa.

(305) Diversamente, non possono essere considerati ammissibili i costi connessi al programma «Go4Profit» per […] EUR, in quanto insorti prima dell'attuazione del piano di ristrutturazione. Lo stesso vale anche per i maggiori costi di rifinanziamento dovuti alla crisi finanziaria per […] EUR, che le autorità austriache hanno indicato tra i costi di ristrutturazione a carico della Lufthansa; la Commissione constata che tali costi non sono stati indicati dalla Lufthansa in quanto rappresentano normali costi di esercizio.

(306) Nella tabella che segue è indicata la quantificazione effettuata dalla Commissione dei costi di ristrutturazione per singole voci.

Tabella 13

Costi di ristrutturazione dell'Austrian Airlines

Misura	Posizione dell'Austria	Posizione della Lufthansa	Valutazione della Commissione
Contributo dell'ÖIAG per la riduzione dell'indebitamento netto	500 milioni di EUR 0 % contributo proprio	500 milioni di EUR 0 % contributo proprio	500 milioni di EUR 0 % contributo proprio
Riduzione del grado di indebitamento al livello di Lufthansa	[…]	[…]	[…]
Costi del programma «Go4Profit»	[…]	[…]	[…]
Misure aggiuntive per la ristrutturazione introdotte da dicembre 2008	[…]	[…]	[…]
Costi per l'attuazione di sinergie	[…]	[…]	[…]
Costi per attività di consulenza/costi dell'operazione	[…]	[…]	[…]
Maggiori costi di rifinanziamento derivanti della crisi finanziaria	[…]	[…]	[…]
Valore netto attuale (NPV) delle perdite di esercizio cumulate	[…]	[…]	[…]
Totale costi di ristrutturazione	[…]	[…]	[…]
Entità del contributo proprio	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) […] EUR (52 %)

(307) Alla luce di quanto osservato, la Commissione è pervenuta alla conclusione che i costi di ristrutturazione complessivi ammontano a circa […] milioni di EUR (oppure a […] EUR nel caso in cui la Lufthansa non riduca l'indebitamento dell'Austrian Airlines di […] EUR), con un contributo proprio (che verrà versato congiuntamente o separatamente dall'Austrian Airlines e/o dalla Lufthansa) di […] EUR (o di […] EUR). Tale importo corrisponde al 64 % (o al 52 %) dei costi di ristrutturazione. La Commissione ne deduce quindi che la condizione di un adeguato contributo proprio del beneficiario ai costi di ristrutturazione può dirsi, nel caso di specie, rispettata.

7.1.4. *Limitazione dell'aiuto al minimo indispensabile*

(308) Il punto 43 degli orientamenti del 2004 prevede che «l'importo e l'intensità dell'aiuto devono essere limitati ai costi minimi indispensabili per la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte, Tale valutazione terrà conto di ogni eventuale aiuto per il salvataggio concesso in precedenza». La Commissione ritiene che questa condizione sia stata rispettata.

(309) I costi di ristrutturazione ammontano, come sopra evidenziato, a […] EUR, mentre l'importo dell'aiuto è limitato a 500 milioni di EUR. Sia l'Austria, sia la Lufthansa hanno affermato che l'importo di 500 milioni di EUR rappresenta l'importo minimo necessario per ripristinare la redditività a lungo termine dell'Austrian Airlines. Senza la sovvenzione, che verrà utilizzata per ridurre l'esposizione debitoria dell'Austrian Airlines, l'acquisizione dell'impresa da parte della Lufthansa non sarebbe commercialmente sostenibile.

(310) A questo proposito, la Commissione constata che l'importo di 500 milioni di EUR, quale prezzo minimo negativo che la Lufthansa era disposta ad accettare, è il risultato di una gara pubblica. La Commissione osserva inoltre che l'importo in questione verrà utilizzato unicamente per ridurre l'eccessivo indebitamento dell'Austrian Airlines e che non comporterà una liquidità in eccesso per l'Austrian Airlines.

(311) La Commissione ritiene l'importo accettabile e conclude che, considerati i relativi costi, l'aiuto accordato non può ritenersi eccessivo. La maggior parte delle risorse necessarie per attuare la ristrutturazione verranno messe a disposizione dall'Austrian Airlines e/o della Lufthansa attingendo a risorse proprie.

7.1.5. *Misure compensative*

(312) Gli orientamenti del 2004 (punto 38) prevedono anche che «devono essere adottate misure compensative per minimizzare il più possibile gli effetti negativi sulle condizioni degli scambi, in modo che prevalgano gli effetti positivi. In caso contrario, gli aiuti verranno considerati "contrari al comune interesse" e quindi incompatibili con il mercato comune».

(313) In seguito viene anche specificato (punto 39) che «tali misure possono comprendere la cessione di elementi dell'attivo, la riduzione della capacità o della presenza sul mercato, la riduzione delle barriere all'entrata sui mercati interessati. Nel valutare l'adeguatezza delle misure compensative, la Commissione terrà conto della struttura del mercato e delle condizioni della concorrenza, per assicurare che le misure non conducano ad un deterioramento della struttura di mercato […]».

(314) Con riguardo alla necessità di prevedere misure compensative in linea con gli orientamenti del 2004 e con gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, sia l'Austria che la Lufthansa hanno fatto valere che presupposto per la valutazione delle misure volte a prevenire distorsioni della concorrenza è il punto 38, paragrafo 3, degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione. Ai sensi di tale disposizione il programma di ristrutturazione deve prevedere una riduzione della capacità nel caso in cui ciò si renda necessario ai fini del ripristino della redditività finanziaria e/o venga imposto dalla situazione di mercato.

(315) Le autorità austriache e la Lufthansa hanno dedotto che gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione prevalgono rispetto agli orientamenti del 2004, in quanto si tratterebbe di una lex specialis. Ciò emergerebbe dal punto 18 degli orientamenti del 2004, che fa salve le norme settoriali specifiche previste per le imprese in difficoltà nel settore interessato. Né il ripristino della redditività a lungo termine, né la situazione di mercato renderebbero necessarie misure compensative ulteriori rispetto a quelle già previste nell'ambito della ristrutturazione.

(316) La Commissione ritiene che la situazione del mercato imponga invece, nel caso di specie, un'ulteriore limitazione delle capacità. La Commissione non condivide l'affermazione secondo cui andrebbero unicamente considerati, quali indicatori di una sovraccapacità, l'insufficiente coefficiente di riempimento e/o il frequente ritiro degli operatori dal settore e la mancanza di interesse da parte di nuovi operatori. A tale riguardo la Commissione osserva che a far data dal 2006 l'Austrian Airlines ha posto in essere, nell'ambito del programma «Go4Profit», misure per la riduzione dei costi e la ristrutturazione e che tale programma non ha condotto al ripristino della redditività a lungo termine. L'Austrian Airlines ha registrato perdite in passato, è attualmente in passivo e continuerà a maturare perdite anche a medio termine; ne consegue che occorre ridurre le voci di costo ed eliminare o ridimensionare la capacità nei settori non redditizi dei mercati in cui il vettore opera.

(317) Il punto 40 degli orientamenti del 2004 prevede che «il grado di riduzione deve essere fissato caso per caso. La Commissione fisserà l'entità delle misure necessarie basandosi sullo studio di mercato allegato al piano di ristrutturazione, e, se del caso, sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, ivi comprese le informazioni fornite dalle parti interessate».

(318) Le autorità austriache hanno segnalato che l'Austrian Airlines ha attuato, a partire dal 2006, il programma di ristrutturazione «Go4Profit», nell'ambito del quale ha provveduto a ridurre le dimensioni della sua flotta e ha abbandonato una serie di collegamenti a lungo raggio. La capacità a lungo raggio è stata ridotta circa del […]. L'organico è stato ridotto di […] posti ovvero circa del […] e la flotta è stata ridimensionata di […] aeromobili.

(319) A tale riguardo la Commissione ha accertato che il programma «Go4Profit» è stato avviato nel 2006 ed era ancora in corso nel 2007. Non può quindi essere considerato come un piano collegato alle misure notificate nel dicembre del 2008 e modificate nell'aprile 2009. Per tale motivo — e alla luce delle ragioni esposte al punto 293 — la Commissione prenderà in considerazione solo le misure compensative poste in essere a far data dal 2008.

(320) Nel corso del 2008 la capacità dei voli di linea è stata ridotta circa del […] e, quanto ai voli charter, del […], pari ad una riduzione di capacità in termini di posti-chilometro offerti di complessivi […] rispetto all'anno precedente.

(321) Nel piano di ristrutturazione notificato nel dicembre 2008 la Lufthansa ha previsto di […].

(322) Oltre a ciò sono state adottate ad inizio 2009 altre misure di ristrutturazione, che comportano un'ulteriore riduzione della capacità sui voli di linea (mediante eliminazione di alcune tratte e riduzione del numero dei collegamenti) del […] e sui voli charter del […]. Tali misure hanno comportato una riduzione complessiva della capacità in termini di posti-chilometro dal 2008 al 2009 di complessivi […]. Occorre peraltro osservare che il piano di ristrutturazione si basa sul presupposto di un'inversione di tendenza dello sviluppo del mercato nel 2010 con conseguente incremento della capacità.

(323) Le autorità austriache hanno proposto, quale misura compensativa, una riduzione dei posti-chilometro complessivi offerti dall'Austrian Airlines (comprese le sue controllate) del 15 % a far data dall'inizio del 2008 e sino al 31 dicembre 2010 (rispetto ai posti-chilometro complessivamente offerti dell'esercizio 2007). Tale misura comprende anche una consistente contrazione dell'attività dei voli charter, con una riduzione di posti-chilometro, entro la fine del […], del […] rispetto al […].

(324) Inoltre — e in conformità con le richieste della Commissione — l'incremento dei posti-chilometro offerti dopo il 2010 verrà limitato al tasso di crescita medio stabilito per i vettori membri dell'Association of European Airlines; tale limitazione opererà sino alla fine del 2015 oppure, se tale obiettivo sarà raggiunto prima di tale data, sino al raggiungimento del pareggio dell'EBIT da parte dell'Austrian Airlines.

(325) Affinché la Commissione possa vigilare sul rispetto di tale limite massimo previsto per la crescita della capacità, dovranno essere presentate relazioni annuali al più tardi entro il mese di marzo dell'anno successivo a quello cui la relazione si riferisce.

(326) La Commissione osserva che, anche se il settore del trasporto aereo ha registrato un forte incremento all'inizio del 2009, la riduzione delle capacità e il limite massimo di crescita devono essere valutati sulla base dell'intero periodo in cui operano, tenendo conto della potenziale ripresa del mercato a partire dal 2010, che comporterebbe un'ulteriore riduzione della quota di mercato del vettore. La Commissione rileva inoltre che nell'arco della ristrutturazione prevista la flotta — composta nel 2008 di 98 aeroplani — verrà ridotta nel 2011 a […] unità. A tale riguardo la Commissione constata che […].

(327) In considerazione del fatto che l'aiuto di Stato concesso dall'Austria nell'ambito della cessione della quota di partecipazione nel gruppo Austrian Airlines è strettamente legato alla concentrazione realizzata tra la Lufthansa e l'Austrian Airlines, la Commissione ritiene che le misure compensative previste per la concessione dell'aiuto di Stato devono essere valutate tenendo conto delle misure compensative proposte nel quadro del procedimento di controllo della concentrazione in corso ([43]).

(328) Nell'ambito del procedimento parallelo relativo al controllo dell'operazione di concentrazione, la Lufthansa e l'Austrian Airlines hanno proposto determinate misure compensative, quali la messa a disposizione di ulteriori bande orarie in diversi aeroporti ormai privi di capacità residuale, per permettere ad una o più nuove imprese sul mercato di attivare un nuovo collegamento in concorrenza o aggiuntivo. La Lufthansa, l'Austrian Airlines e le rispettive controllate si impegnano pertanto, secondo una particolare procedura, a mettere a disposizione bande orarie ([44]) negli aeroporti di Vienna, Stoccarda, Colonia, Monaco di Baviera, Francoforte e Bruxelles sui collegamenti per i quali la Commissione ha espresso riserve sotto il profilo della concorrenza ([45]) (in prosieguo «le rotte identificate»).

(329) Il numero delle bande orarie da mettere a disposizione deve consentire a un nuovo vettore ([46]) di effettuare voli sulle rotte identificate con la seguente frequenza:

— Vienna-Stoccarda: fino a tre (3) collegamenti al giorno,

— Vienna-Colonia/Bonn: fino a tre (3) collegamenti al giorno, ma non più di 18 collegamenti a settimana,

— Vienna-Monaco di Baviera: fino a quattro (4) collegamenti al giorno,

— Vienna-Francoforte: fino a cinque (5) collegamenti al giorno,

— Vienna-Bruxelles: fino a quattro (4) collegamenti al giorno, ma non più di 24 collegamenti alla settimana.

(330) Le citate misure compensative permetteranno un tempestivo e probabile accesso al mercato o un ampliamento di attività di soggetti concorrenti sulle tratte interessate, a danno della posizione di mercato dell'impresa sorta dalla concentrazione.

(331) In tale contesto, la Commissione ritiene che, alla luce delle particolari circostanze del caso di specie, la misure compensative proposte nell'ambito della decisione relativa al controllo dell'operazione di concentrazione, segnatamente la prospettata riduzione della capacità e la limitazione del tasso di crescita a far data dal 2010, considerate nel loro insieme, integrino misure compensative sufficienti a contrastare la distorsione della concorrenza derivante dalla ristrutturazione.

7.1.6. *Condizioni aggiuntive e loro accettazione da parte delle autorità austriache*

(332) In base al punto 46 degli orientamenti del 2004 e al punto 40 (seconda frase) degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, per evitare che l'aiuto falsi la concorrenza in maniera contraria al comune interesse, la Commissione può imporre condizioni e obblighi aggiuntivi con riguardo alle misure compensative.

(333) Come già indicato, la Commissione prende atto che la Repubblica d'Austria è parte firmataria di svariati accordi bilaterali in materia di servizi aerei con Stati terzi nei quali non viene riconosciuta la designazione comunitaria.

(334) La maggior parte degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei conclusi con Stati terzi contiene già la clausola di designazione comunitaria, a seguito di negoziati bilaterali o in forza di un accordo orizzontale. A tale riguardo le autorità austriache, consapevoli degli obblighi derivanti dal diritto comunitario, si sono impegnate a risolvere detti accordi o a concordarne nuovamente il contenuto in linea con le disposizioni del regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi ([47]).

([43]) Caso COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

([44]) L'autorizzazione accordata ad un vettore ad utilizzare le infrastrutture di un aeroporto in un determinato giorno e ad una determinata ora per decollare o atterrare.

([45]) Si tratta delle rotte tra le seguenti città: Vienna-Stoccarda, Vienna-Colonia, Vienna-Monaco di Baviera, Vienna-Francoforte e Vienna-Bruxelles.

([46]) Definito come «qualsiasi compagnia aerea o le compagnie aeree membri di una stessa alleanza (con esclusione dell'impresa sorta dalla concentrazione e di tutte le compagnie da questa controllate) che, singolarmente o in collaborazione, mediante code-sharing, offrano servizi di trasporto aereo nuovi o aggiuntivi in concorrenza».

([47]) GU L 157 del 30.4.2004, pag. 7.

(335) Nell'ambito del procedimento di indagine formale è stata richiamata l'attenzione della Commissione sul fatto l'Austrian Airlines detiene il 51 % delle quote di partecipazione nella Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) A detta della Commissione tale circostanza potrebbe creare difficoltà, in quanto il regolamento (CE) n. 793/2004 ([48]) (il «regolamento comunitario sull'assegnazione delle bande orarie») prevede all'articolo 4 che «lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o di un aeroporto coordinato garantisce: a) che in un aeroporto ad orari facilitati il facilitatore degli orari agisca ai sensi del presente regolamento in maniera indipendente, imparziale, non discriminatoria e trasparente, b) l'indipendenza di un coordinatore in un aeroporto coordinato grazie alla separazione funzionale del coordinatore da qualsiasi parte interessata. Il sistema di finanziamento dell'attività dei coordinatori è tale da garantire lo status indipendente degli stessi, c) che il coordinatore agisca ai sensi del presente regolamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente».

(337) La Commissione ritiene che separazione funzionale significhi, tra l'altro, che il coordinatore deve operare in autonomia rispetto al gestore aeroportuale, al prestatore di servizi aeroportuali o rispetto ad un vettore attivo nell'aeroporto, senza ricevere istruzioni da parte di tali soggetti e senza dover rendere loro conto. La Commissione ritiene inoltre che il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore dovrebbe essere strutturato in maniera tale da garantire al coordinatore l'autonomia finanziaria rispetto a tutte le singole parti che si avvalgono della sua attività o che hanno un qualche interesse nella sua attività. Il coordinatore dovrebbe disporre altresì di una contabilità separata e di bilanci separati e non dovrebbe fare affidamento per il finanziamento della propria attività unicamente sul gestore aeroportuale, su un prestatore di servizi aeroportuali o su un singolo vettore.

(338) A tale riguardo la Commissione constata altresì che le autorità austriache hanno acconsentito che l'Austrian Airlines provveda ad avviare la procedura per ridurre la propria quota di partecipazione nella SCA al 25 %; dopo il processo di ristrutturazione la Flughafen Wien AG — società che detiene attualmente il 40 % delle quote di partecipazione nella SCA — non deterrà più la quota di partecipazione di maggioranza nella SCA. La quota di partecipazione dell'Austrian Airlines nella SCA non costituirà una minoranza di blocco sostanziale ai sensi del diritto commerciale austriaco. Tale riduzione dovrà essere attuata entro la fine della stagione aeronautica estiva IATA 2009. La Commissione sottolinea che, al fine di garantire l'indipendenza del coordinatore delle bande orarie, le quote di partecipazione dovranno essere detenute da un soggetto terzo indipendente rispetto all'Austrian Airlines e alla Flughafen Wien AG.

([48]) Cfr. nota 28.

7.1.7. *Principio dell'aiuto «una tantum»*

(339) All'avvio del procedimento la Commissione ha accertato che l'Austrian Airlines ha ottenuto un aiuto al salvataggio, autorizzato dalla Commissione stessa. Ha poi osservato che né l'Austrian Airlines, né un'altra impresa all'interno del gruppo hanno ottenuto in precedenza aiuti alla ristrutturazione.

(340) La Commissione ricorda che, conformemente alla decisione del 19 gennaio 2009 relativa all'aiuto salvataggio (concesso sotto forma di una garanzia del 100 % accordata per l'ottenimento di un prestito di 200 milioni di EUR), l'aiuto cesserà non appena la Commissione avrà assunto una posizione definitiva (nell'ambito dell'approvazione della presente decisione) in merito alla procedura di vendita e al piano di ristrutturazione notificato dalle autorità austriache ([49]).

(341) La Repubblica d'Austria si è inoltre impegnata a non concedere all'Austrian Airlines o a un'altra società del gruppo Austrian Airlines ulteriori aiuti al salvataggio o alla ristrutturazione nei dieci anni successivi alla concessione dell'aiuto al salvataggio o alla conclusione del periodo di ristrutturazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto alla ristrutturazione concesso dall'Austria a favore dell'Austrian Airlines è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE, fatte salve le condizioni e gli obblighi riportati nell'articolo 2 e sempre che il piano di ristrutturazione notificato alla Commissione venga integralmente attuato.

Articolo 2

1. L'Austria adotta le misure necessarie affinché entro la fine del 2010 l'Austrian Airlines riduca del 15 % la propria capacità complessiva in termini di posti-chilometro offerti rispetto al livello del 2008. Successivamente la capacità di crescita dell'Austrian Airlines verrà limitata al tasso di crescita medio stabilito per i vettori membri dell'Association of European Airlines. Detta limitazione opererà sino alla fine del 2015 oppure, se tale obiettivo sarà raggiunto prima di tale data, sino al raggiungimento del pareggio dell'EBIT da parte dell'Austrian Airlines.

2. L'Austria adotta le misure necessarie affinché l'Austrian Airlines provveda a ridurre la propria quota di partecipazione nella Schedule Coordination Austria GmbH al 25 % entro il 30 settembre 2009 e affinché né la Flughafen Wien AG né qualsiasi soggetto controllato dall'Austrian Airlines o dalla Flughafen Wien AG detengano la quota di partecipazione di maggioranza nella Schedule Coordination Austria dopo il processo di ristrutturazione in oggetto.

3. L'Austria adotta le misure necessarie affinché vengano rispettate le condizioni previste nella decisione sulla concentrazione nel caso COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

([49]) Cfr. considerando 15.

4. L'Austria si impegna a risolvere gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei che non prevedono la clausola di designazione comunitaria o provvede a rinegoziarne il contenuto in conformità di quanto previsto dal regolamento (CE) n. 847/2004. L'Austria tiene la Commissione informata in merito alle misure adottate al fine di garantire la compatibilità di tali accordi con il diritto comunitario in materia di designazione comunitaria.

5. L'Austria trasmette alla Commissione entro il 31 dicembre 2009 una relazione relativa ai progressi e alla gestione del piano di ristrutturazione, contenente altresì informazioni sulle misure adottate per ridurre la quota di partecipazione dell'Austrian Airlines nella Schedule Coordination Austria GmbH. L'Austria comunica entro il 31 aprile 2010 le azioni intraprese per attuare quanto previsto all'articolo 2, paragrafo 4. L'Austria trasmette alla Commissione — con cadenza annuale e sino al 2015 — una relazione annuale relativa all'attuazione del piano di ristrutturazione e al tasso di crescita della capacità.

Articolo 3

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 28 agosto 2009.

Per la Commissione
Antonio TAJANI
Vicepresidente