

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 dicembre 2005

relativa all'Aiuto di Stato cui il Belgio ha dato esecuzione a favore della ABX Logistics (n. C 53/2003
(ex NN 62/2003))

[notificata con il numero C(2005) 4447]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/947/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli ⁽¹⁾ e viste dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 28.11.2002, protocollata dalla Commissione il 29.11.2002 (n. DG Tren/A 71122), le autorità belghe hanno notificato l'aiuto al salvataggio a favore di ABX Logistics (filiali F, D, NL e gruppo). Questo aiuto (fascicolo n. 769/2002) è stato approvato con decisione della Commissione del 21.10.2003.
- (2) Con lettera del 17.2.2003 (protocollata dalla Commissione alla stessa data col n. Tren A/13396), il Belgio ha notificato un piano di ristrutturazione a favore della società ABX Logistics. Mediante questa notifica e con altri elementi di informazione a sua disposizione, la Commissione è stata informata che il Belgio aveva dato esecuzione ad alcuni importi di fondi pubblici a favore di ABX Logistics oltre al piano di ristrutturazione. Con lettere del 7.5.2003 il Belgio ha comunicato informazioni complementari alla Commissione.
- (3) Con lettera del 24.7.2003, (n. SG (2003) D/231003), la Commissione ha informato il Belgio della sua decisione di avviare il procedimento previsto all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato.
- (4) Previo accordo sull'eliminazione dei dati confidenziali, la decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito.
- (5) Con lettera del 29.8.2003 (N. GAB Loyola de Palacio entrada n. 2805) le autorità belghe hanno presentato le loro osservazioni circa l'avvio del procedimento.

(6) La Commissione ha ricevuto in merito alcune osservazioni da parte dei terzi interessati che ha trasmesso al Belgio con lettera del 18.2.2004 (n. D (2004) 2823) offrendo la possibilità di inviare osservazioni, osservazioni che sono pervenute con lettera del 18.3.2004 (n. A/15992).

(7) Nel frattempo, le autorità belghe hanno apportato elementi complementari di informazione con lettere del 12.12.2003 (n. A/37839), del 19.12.2003 (n. A/38582) e del 12.11.2004 (n. A/35928) e hanno aggiornato il piano di ristrutturazione della società ABX, in particolare con lettere del 14.1.2005 (n. A/2010), del 24.2.2005 (n. A/4889) e del 14.3.2005 (n. A/6690). Informazioni complementari sono pervenute con lettere del 18.8.2005, del 31.8.2005, del 2.9.2005 e del 26.9.2005.

(8) Con lettera del 4.5.2005, la Commissione ha informato il Belgio della sua decisione di estendere il procedimento n. C 53/03 ai nuovi elementi di informazione notificati. Dopo l'accordo sull'eliminazione dei dati confidenziali comunicato dalle autorità belghe, la decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare osservazioni in merito.

(9) La Commissione ha ricevuto in merito alcune osservazioni da parte delle autorità belghe e di terzi interessati. Ha trasmesso le osservazione dei terzi al Belgio con lettera del 18.7.2005 offrendo la possibilità esprimersi in merito e ha ricevuto i suoi commenti con lettera del 18.8.2005. A questa lettera sono seguite le lettere informative del 2.9.2005 e del 29.9.2005.

(10) Con lettera del 3.8.2005, dopo il termine stabilito per la presentazione di commenti circa l'estensione del procedimento di cui sopra, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione una lettera di reclamo in merito alla vendita di ABX Logistics Worldwide. Con lettera del 19.8.2005 la Commissione ha chiesto alle autorità belghe di trasmetterle il loro parere sui fatti esposti nella lettera delle autorità italiane. Le autorità belghe hanno risposto con lettera del 15.9.2005.

⁽¹⁾ GU C 9 del 14.1.2004, pag. 12.

⁽²⁾ Cfr. nota a piè di pagina n. 1.

⁽³⁾ GU C 142 dell'11.6.2005, pag. 2.

- (11) Infine le autorità belghe hanno fornito vari complementi di informazione nel corso del mese di novembre 2005, in particolare con lettera del 1° dicembre 2005 (n°A/30862).

2. CONTESTO GENERALE DELLA RISTRUTTURAZIONE DI ABX

2.1. Le principali tappe del procedimento

- (12) Ad integrazione delle indicazioni più dettagliate fornite al momento dell'avvio del procedimento la Commissione ricorda brevemente che la *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) ha acquisito, tra il 1998 e il 2001, un insieme di imprese individuali. In quel momento l'insieme in questione non era ancora raggruppato in una holding ma formava tuttavia la rete economica ABX LOGISTICS che contava circa 107 filiali consolidate, di cui l'89 % delle vendite era effettuato in Europa, 6 % in Asia e 5 % in America.
- (13) Il presente fascicolo riguarda la ristrutturazione di questa rete notificata dalle autorità belghe il 17.3.2003.
- (14) Qui di seguito sono ripresi i principali elementi notificati nonché i dubbi espressi dalla Commissione al momento dell'avvio del procedimento.

2.1.1. La notifica del 17.2.2003

- (15) Il piano di ristrutturazione iniziale prevedeva, da una parte, che la 107 filiali ABX della SNCB, detenute da varie holding ABX, dovessero essere raggruppate sotto una holding generale. D'altra parte essendo le filiali di ABX LOGISTICS (Germania) GmbH (qui di seguito «ABX-D»), ABX LOGISTICS Holding (Paesi Bassi) BV (qui di seguito «ABX-NL») e ABX LOGISTICS (Francia) (qui di seguito «ABX-F») in difficoltà; dovevano essere ristrutturate per tornare ad essere redditizie.
- (16) Le misure di ristrutturazione operative consistevano essenzialmente nella riorganizzazione delle strutture giuridiche mediante l'integrazione dell'insieme dei soggetti giuridici del gruppo sotto una stessa società madre (i.)⁽⁴⁾, nella cessione e la chiusura di attivi (ii.)⁽⁵⁾ e altre misure operative in Germania, Paesi Bassi e in Francia, al fine di

⁽⁴⁾ Ciò al fine di creare un gruppo coerente ed autonomo (i.), agevolare la creazione di sinergie tra le entità del gruppo (ii.), consentire l'apertura del capitale ad un investitore industriale o finanziario esterno (iii).

⁽⁵⁾ Si trattava della vendita di tre filiali (Rheinkraft, Safety First e Worldpack) che rappresentavano un fatturato di 98,5 milioni di euro, della chiusura di siti: 7 agenzie e 3 depositi in Germania, 4 agenzie in Francia e 2 agenzie nei Paesi Bassi, e di operazioni di *sale&rent-back* (vendita e riaffitto) di edifici e altri attivi immobilizzati.

determinare un ulteriore miglioramento del risultato operativo (iii.)⁽⁶⁾.

- (17) A tal fine le autorità belghe avevano notificato alla Commissione che la SNCB avrebbe apportato gran parte del finanziamento necessario per tale ristrutturazione. Gli importi notificati inizialmente riguardavano 91,6 milioni di euro di conversione da parte della SNCB di debiti in capitale (finanziamento a lungo termine) di ABX-D, -NL e F e 140 milioni di euro di stanziamento rimborsabile (finanziamento a breve termine) concesso dalla SNCB alle stesse entità.

2.1.2. Dubbi della Commissione espressi il 23.7.2003.

- (18) Nella sua apertura del procedimento di indagine la Commissione aveva provvisoriamente espresso i suoi dubbi riguardo ad una serie di aspetti.
- (19) *Presenza di aiuti*: Aveva innanzitutto espresso i suoi dubbi circa l'affermazione delle autorità belghe in base alla quale il versamento di fondi (sia sotto forma di stanziamenti rimborsabili sia sotto forma di conversione di debiti in capitale proprio) da parte della SNCB nell'ambito della ristrutturazione di ABX costituiva una transazione normale in seno ad un gruppo e non un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato.
- (20) *Ristrutturazione — ammissibilità* La Commissione ha inoltre espresso dubbi in merito all'ammissibilità di ABX-D, -NL e -F agli aiuti alla ristrutturazione in quanto non era chiaro in che misura il resto del gruppo ABX poteva sopperire alle esigenze finanziarie delle entità che dovevano essere ristrutturate.
- (21) *Ristrutturazione — fattibilità, distorsione e limitazione dell'aiuto* La Commissione ha anche espresso dei dubbi rispetto alla parte finanziaria del piano di «ristrutturazione» che prevedeva di far fronte alle esigenze finanziarie a lungo termine (esigenze in capitale proprio) delle entità ABX interessate mediante un finanziamento essenzialmente a breve termine (stanziamento rimborsabile di 140 milioni di euro). La Commissione aveva pertanto espresso dubbi sul fatto che un finanziamento di questo tipo potesse consentire il recupero stabile dell'efficienza delle entità interessate, che le controparti proposte (in particolare in termini di riduzione di capacità) bastassero a non creare distorsioni di mercato contrarie all'interesse comune e che un tale aiuto non consentirebbe ad ABX di disporre di tesoreria potenzialmente eccedentaria.
- (22) La Commissione ha inoltre espresso i propri dubbi circa l'assenza presunta di aiuto di Stato e la compatibilità dei (re) investimenti da parte della SNCB nella società ABX nonché dei mezzi utilizzati per il loro finanziamento (eventuali

⁽⁶⁾ Queste misure dovevano essere attuate in larga misura mediante un miglioramento della produttività (con una riduzione di personale corrispondente a ~690 ETP per i tre paesi in fase di ristrutturazione, comprendente l'impatto delle chiusure di agenzie) (1), una riduzione dei costi (2) e una rinegoziazione dei contratti di affitto (3).

garanzie, sussidi incrociati, finanziamenti diretti, rispetto delle direttive vigenti). Ciò soprattutto nei confronti delle misure seguenti:

- (a) «*Acquisizione di ABX da parte della SNCC*»: Si tratta di investimenti della SNBC tra il 1998 e il 2001 di un importo pari a 672,4 milioni di euro (che nel frattempo è stato modificato e portato a 433,8 milioni di euro ⁽⁷⁾ per l'«*acquisizione*» della rete ABX nonché di una serie di indicazioni circa l'attribuzione di garanzie concesse sia dalla SNCB, sia dallo Stato per il finanziamento dei (re)investimenti nella società ABX di cui occorre verificare il tenore.
- (b) «*Altri importi*»: I dubbi della Commissione concernevano anche la legalità/compatibilità del versamento nel 2001 di «*altre sovvenzioni*» per un importo pari a 150 milioni di euro (che nel frattempo è stato modificato e portato a 114,6 milioni di euro ⁽⁸⁾ concessi dalla SNCVB a ABX-D, -NL e -F versati senza previa notifica alla Commissione. I dubbi della Commissione in questo caso riguardavano l'assenza presunta di aiuti e la compatibilità di tali aiuti potenziali.
- (c) «*Importi paralleli*»: La Commissione aveva inoltre espresso dubbi sull'affermazione delle autorità belghe secondo al quale la trasformazione nel 2004 in capitale di prestiti concessi dalla SNCB alla ABX per un importo totale pari a 21 milioni di euro (che nel frattempo è stato modificato e portato a 12,1 milioni di euro ⁽⁹⁾, qui di seguito «*importi paralleli*», a favore di ABX Logistics (Irlanda) Ltd (3,2 milioni di euro) di ABX Logistics (Portogallo) Lda. (2 milioni di euro), di ABC Logistics (Singapore) Pte Ltd. (3,8 milioni di euro) e di ABX LOGISTICS International (Belgio) NV/SA (12 milioni di euro), (qui di seguito rispettivamente «*ABX-Irl*», «*ABX-P*», «*ABX-Sing*» e «*ABX-B*») costituirebbe una transazione normale in seno al gruppo SNCB. Le autorità belghe ritenevano che questo importo sarebbe stato versato «al di fuori della ristrutturazione notificata» e non costituiva pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato. I dubbi della Commissione in questo caso riguardavano anche la questione della compatibilità di tali aiuti potenziali.

2.1.3. Informazioni aggiuntive notificate

- (23) Con lettere del 14.1.2005 e del 24.2.2005, le autorità belghe hanno completato la notifica iniziale con informazioni che modificano notevolmente il piano di ristrutturazione dell'ABX. Queste modifiche riguardavano essenzialmente l'aumento del finanziamento della ristrutturazione da parte della SNCB e del gruppo ABX, la vendita di ABX-Francia sotto forma di «*acquisizione dell'impresa da parte dei dipendenti*» (*Management-buy out* — MBO) ad un prezzo di mercato negativo, la riduzione di capacità addizionali, delle misure di ristrutturazione interne sostanziali nonché la vendita prevista al prezzo di mercato della totalità del gruppo ABX.

⁽⁷⁾ Cfr. il capitolo «Posta finanziaria in gioco in cifre.»

⁽⁸⁾ Cfr. il capitolo «Posta finanziaria in gioco in cifre.»

⁽⁹⁾ Cfr. il capitolo «Posta finanziaria in gioco in cifre.»

2.1.4. Estensione del procedimento del 3.5.2005

- (24) La Commissione ha esteso il procedimento di indagine, estensione che non sostituisce ma si aggiunge all'apertura del procedimento iniziale per quanto concerne due punti fondamentali di queste informazioni addizionali. la modifica del bilancio destinato alla ristrutturazione di ABX e le modalità di vendita, soprattutto di ABX-Francia, ma anche di ABX-WW (ABX Worldwide), la nuova holding ABX costituita nel corso della ristrutturazione.
- (25) Secondo la nuova situazione dovevano dunque essere apportati:
- (a) 157,4 milioni di euro invece di 50 milioni di euro in capitale proprio per la ristrutturazione di ABX in Germania, al fine di portare ABX-D ad un livello di capitale proprio di 14,4 milioni di euro (al 31.12.2004), paragonato ad un totale di bilancio pari a 234 milioni di euro (al 31.12.2003).
- (b) 10,6 milioni di euro invece di 12,6 milioni di euro in capitale proprio per la ristrutturazione di ABX nei Paesi Bassi, per portare ABX-NL ad un livello di capitale proprio di 9,3 milioni di euro (al 31.12.2004), rispetto al totale di bilancio pari a 35,7 milioni di euro (al 31.12.2003).
- Per ABX-D e NL questi importi assumono la forma di un aumento di capitale sia per conversione di debiti esistenti, sia mediante apporto in nuovo capitale proprio.
- (c) 223 milioni di euro per consentire il MBO di una parte di ABX in Francia. Questo importo corrisponde ad oneri definitivi della SNCB e assume in particolare la forma di rinuncia a crediti e copertura di perdite future.

- (26) Per quanto concerne la vendita al prezzo negativo di ABX-F (MBO), la Commissione ha sollevato dubbi sulla presenza di aiuti di Stato nei fondi apportati dalla SNCB all'acquirente. Per quanto concerne la vendita prevista di ABX-WW, la Commissione ha ricordato la necessità di fornire tutte le informazioni necessarie per verificare che tale vendita avvenga effettivamente al prezzo di mercato.

2.1.5. Altri complementi di informazione

- (27) Con lettera del 9.6.2005 il Belgio ha fatto pervenire alla Commissione un insieme di informazioni per quanto concerne l'estensione del procedimento, ricordando e aggiungendo anche elementi di informazione che riguardano l'intero fascicolo.
- (28) Con lettera del 1° dicembre 2005 il Belgio ha presentato alcune informazioni complementari che chiariscono ulteriormente informazioni trasmesse in precedenza e annunciano un nuovo impegno per quanto riguarda la presenza di ABX in Germania.

2.2. Le attività di ABX

- (29) Oltre alle attività di ABX già menzionate e descritte nell'avvio del procedimento, le autorità belghe precisano che la posizione strategica e commerciale di ABX LOGISTICS Worldwide è indubbiamente una posizione di «organizzatore» o «committente di trasporto».
- (30) In quanto tale ABX effettua operazioni che rientrano nella logistica di trasporto. Secondo lo studio specifico commissionato dalla Commissione (qui di seguito «Jacobs»⁽¹⁰⁾) in generale la logistica consiste «nell'organizzare (nei modi e nei tempi dovuti) il trasporto di risorse nel luogo in cui sono necessarie». Secondo questo studio, nel caso dell'ABX si tratta soprattutto di ottimizzare il flusso continuo di materiale mediante una rete di trasporto interconnessa e punti nodali di deposito.
- (31) Le autorità belghe aggiungono che i «trasportatori» di norma non possiedono mezzi di trasporto (camion, navi, aerei e altri) ma ricorrono a imprese di trasporto, come viene confermato dallo studio Jacobs.
- (32) Nel caso in questione, salvo alcune eccezioni, soprattutto nei Paesi Bassi, la capacità di trasporto del gruppo ABX è quasi totalmente subappaltata. D'altra parte, il numero di camion di proprietà nei Paesi Bassi è in calo costante dal 2001 e l'obiettivo è di farlo tendere allo zero. Nel 2001, ABX LOGISTICS nei Paesi Bassi deteneva 240 camion, che nel 2002 sono stati portati a 166, nel 2003 a 138 e nel 2004 a 110.
- (33) Per il trasporto stradale domestico o internazionale, ABX LOGISTICS subappalta l'attività di trasporto propriamente detta a dei trasportatori stradali indipendenti. Per il trasporto aereo e marittimo, ABX LOGISTICS agisce come un «mediatore» acquistando presso delle imprese di trasporto marittimo («shipping lines») o aereo («airlines») la capacità di trasporto necessaria per conto dei suoi clienti.
- (34) La tabella riportata qui di seguito conferma chiaramente questa posizione strategica. solo 3 % dei camion utilizzati da ABX LOGISTICS sono detenuti in proprietà o in leasing dalle società del gruppo⁽¹¹⁾.
- (35) «Capacità di trasporto» di ABX LOGISTICS

	Detenuti in proprietà (o in leasing)	Subappaltati
Capacità di trasporto con camion	3 %	97 %
Capacità di trasporto per aereo	0	100 %
Capacità di trasporto via nave	0	100 %

- (36) *La posizione di ABX nei vari segmenti di mercato:* Secondo le autorità belghe, nel 2003 le operazioni di ABX si situavano per il 49 % nel mercato del trasporto stradale, per il 42 % nei mercati Air&Sea e per l'8 % nel mercato della logistica di contratti che rientra nell'immagazzinamento di beni.
- (37) Dato il suo livello di attività in Germania, Paesi Bassi e Francia, ABX non rientra tra le cinque imprese più importanti sui mercati individuali a livello nazionale (strada, aria, mare, logistica di contratto), fatto che sembra confermato da Jacobs.
- (38) *Potenziale di crescita dei mercati interessati — aspetto generale:* sia secondo le autorità belghe che secondo Jacobs, nonostante le recenti difficoltà dovute in particolare agli avvenimenti dell'11 settembre 2001, la domanda di servizi di logistica continua ad aumentare. Secondo Jacobs, ciò è dovuto all'aumento della popolazione europea, alla crescente preferenza dei consumatori per un'ampia scelta di prodotti, all'aumento del potere d'acquisto dei consumatori, all'esternalizzazione, da parte dei produttori, dei servizi di logistica verso degli specialisti.
- (39) *Il potenziale di crescita in Germania:* Secondo Jacobs, il mercato tedesco della logistica ha un grande potenziale di crescita. Lo sviluppo dei subappalti di servizi di logistica nel mercato tedesco negli ultimi otto anni indica che sia l'offerta che la domanda potrebbero aumentare da 15 a 20 % l'anno nei prossimi anni.
- (40) *Il potenziale di crescita del settore aereo:* Sia Airbus che Boeing prevedono un raddoppio del numero di aerei da carico nei prossimi 15-20 anni dovuto all'aumento del trasporto aereo delle merci, che supera il trasporto passeggeri. Airbus prevede la triplicazione del trasporto merci con una crescita media di 5,7 % l'anno e Boeing di 6,4 % entro il 2021. Questi forti margini di crescita dovrebbero inoltre garantire un margine di crescita per i trasportatori e gli operatori di logistica.
- (41) *Il potenziale di crescita del settore stradale:* L'esperto indica che, per l'insieme dell'Europa, il trasporto stradale è un'industria con scarsi ostacoli all'entrata che soffre pertanto di una sovracapacità strutturale permanente⁽¹²⁾, confermata negli cinque-sette anni durante i quali i prezzi sono crollati. Questa sovracapacità, tuttavia, riguarda le imprese che effettuano i trasporti in questione, e questo non è il caso di ABX che «organizza» il trasporto senza di fatto effettuarlo. Secondo Jacobs, il mercato del trasporto stradale di merci vanta una tendenza di crescita forte. Un'evoluzione del mercato di questo tipo dovrebbe garantire inoltre un forte margine di crescita per i trasportatori e gli operatori di logistica.

(12) Sebbene il recente allargamento sembri appianare temporaneamente la situazione. Tuttavia il fatto che numerose imprese di trasporto sembrino subappaltare il trasporto di merci su strada a trasportatori meno costosi provenienti dai nuovi Stati membri dovrebbe aumentare la pressione concorrenziale sui prezzi nel mercato del trasporto stradale.

(10) «Jacobs Consultancy»: Capacità dei mercati di ABX Logistics e di Serman; relazione finale, maggio 2004.

(11) Lettera delle autorità belghe del 24.2.2005, pag. 13.

(42) *Il potenziale di crescita del settore marittimo:* Secondo Jacobs, la crescita nel settore del «freight forwarding» (servizi di spedizione) marittimo era pari a 7 % in media tra il 1998 e il 2002. L'evoluzione futura della crescita del trasporto merci per via marittima dipenderà dagli sviluppi più generali a livello mondiale.

2.3. La costituzione della rete ABX

2.3.1. *Acquisizione delle società della rete ABX da parte della SNCB*

(43) Sebbene le operazioni di acquisizione delle reti ABX da parte della SNCB, che per loro natura non possono comportare vantaggi a favore di ABX, non siano oggetto della presente decisione, la Commissione per chiarire il contesto generale ne rammenta le principali tappe come sono state presentate dalle autorità belghe.

(44) Le autorità belghe hanno precisato che le acquisizioni delle varie società del gruppo ABX LOGISTICS sono state stabilite dalla SNCB in base a piani di affari che indicavano, al momento dell'investimento, una prospettiva di ritorno rapido alla redditività. Per *Thyssen Haniel Logistik («THL»/Bahntrans, Dubois e Saima Avandero* (diventate ABX in Germania, Francia e Italia), le condizioni di acquisizione sono brevemente riassunte qui di seguito.

(45) *Acquisizione di THL/Bahntrans (diventata ABX in Germania:* Secondo le informazioni delle autorità belghe, trasmesse in ottobre 2000, il prezzo di acquisto dell'insieme del gruppo THL ammontava a [...] (*) milioni di marchi tedeschi (DEM) (gruppo Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Il valore delle attività di questo gruppo è stato valutato a [valore superiore al prezzo di acquisto già menzionato (**)] milioni di DEM da Coopers & Lybrand (di cui [...] milioni di DEM per le attività di raggruppamento) e a [...] milioni di DEM tenendo conto dei costi di questa holding. Al momento dell'acquisizione, la SNCB era subentrata agli impegni degli ex azionisti per quanto concerne in particolare una garanzia preesistente su un edificio di Monaco. il prezzo negativo di [...] milioni di euro ([...] milioni DEM) per l'acquisizione di Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG e Deutsche Bahn AG, il 1° ottobre 1998.

(46) ABX-D ha registrato delle perdite sin dalla sua acquisizione. Queste perdite hanno fortemente degradato la struttura finanziaria dell'impresa, i cui fondi propri sono diventati negativi a partire dall'esercizio 1999. Questa situazione, che si è prorogata fino al 2005, ha portato la SNCB, in quanto casa madre, a inviare una lettera di *patronage* legata al rischio risultante dalla situazione di fondi propri negativi.

(47) *L'acquisizione di Dubois (diventata una parte importante di ABX in Francia)* Le autorità belghe indicano che, per il periodo dal 1999 al 2002, il calcolo a disposizione della SNCB dava un IRR (*Internal Rate of Return — Tasso di rendimento interno*) del 12,7 % per un WACC (*Weighted Average Cost of Capital — costo medio ponderato del capitale*) del 9,5 % e una NPV (*Net Present Value — valore attuale netto dei flussi*) di 9,7 milioni di euro che consentono di prevedere un ragionevole rendimento del capitale investito.

(48) *L'acquisizione del Gruppo Saima Avandero (diventato ABX in Italia:* Le autorità belghe indicano che, per il periodo dal 1998 al 2008, il calcolo a disposizione della SNCB dava una IRR del 13,0 % per un WACC del 9,0 % e una NPV di 51,8 milioni di euro che consentono di prevedere un ragionevole rendimento del capitale investito.

(49) D'altra parte, avendo la Commissione sollevato la questione dell'eventuale presenza di sovvenzioni incrociate utilizzate dalla SNCB per finanziare i suoi investimenti nell'ABX, le autorità belghe apportano le seguenti precisazioni:

(a) Le autorità belghe indicano che «per l'insieme del periodo dal 1998 al 2002, gli interventi dello Stato sono insufficienti per coprire le spese delle missioni di servizio pubblico [della SNCB]»⁽¹³⁾. Ricordano che nel 2001 la Corte dei conti aveva già indicato che «per quanto riguarda le funzioni di investimento e di esercizio per l'intero periodo, ad eccezione dell'esercizio 1997, le utilizzazioni superano cumulativamente le risorse per le due funzioni, e pertanto non c'è nessuna indicazione di trasferimento, per saldo, tra le due missioni di servizio pubblici e le altre attività della SNCB»⁽¹⁴⁾.

(b) Indicano inoltre che «non essendo gli oneri d'esercizio e gli investimenti della SNCB riguardanti queste missioni di servizio pubblico coperti dagli interventi dello Stato, la SNCB ha fatto ricorso al prestito per il saldo dei suoi bisogni»⁽¹⁵⁾. Ciò pertanto è valido anche per le risorse della SNCB che sono servite per gli investimenti nell'ABX che, d'altra parte «non sono stati finanziati mediante prestiti specifici (...) ma mediante le sue risorse generali di tesoreria»⁽¹⁶⁾.

(50) Infine le autorità belghe precisano che, a seguito di queste acquisizioni, la SNCB ha concesso un certo numero di lettere di *patronage* ai creditori di varie filiali di ABX, in particolare i creditori di ABX-D e ABX Spagna. Le autorità belghe ritengono che queste lettere di *patronage* fanno parte dei rapporti abituali tra una casa madre e le sue filiali nel settore economico privato.

⁽¹³⁾ In particolare la lettera delle autorità belghe del 23.12.2003, protocollata il 29.12.2003 col n. A/38604 e quella protocollata il 20.6.2003 con n. A/23465.

⁽¹⁴⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 221.

⁽¹⁵⁾ Lettera delle autorità belghe protocollata il 20.6.2003 col n. A/23465.

⁽¹⁶⁾ Lettera delle autorità belghe del 29.8.2003, protocollata il 29.8.2003 col numero GAB. Loyola de Palacio Entrada n. 2805, pag. 12.

(*) Dati riservati.

(**) La cifra precisa è stata eliminata e sostituita da questa menzione.

2.3.2. I reinvestimenti realizzati dalla SNCB nel 2001

(51) *Aumento di capitale in Germania*: la SNCB ha effettuato alla fine del 2000 e nel 2001 un aumento di capitale della sua filiale tedesca (ex-Bahntrans) mediante un apporto in contanti di 17,5 milioni di euro e una conversione in capitale di anticipi a breve termine della SNCB per un importo pari a 55 milioni di euro. Questa decisione è stata adottata in base a raccomandazioni e analisi realizzate con l'aiuto del *Boston Consulting Group* (BCG).

(52) Questi documenti del BCG contenevano gli argomenti e le raccomandazioni seguenti:

- (a) Il Gruppo ABX presentava un'opportunità di creazione di valore significativa e un interesse strategico per la SNCB.
- (b) Un investimento finanziario e un rafforzamento del *management* erano necessari per valorizzare questo potenziale.

(53) Le autorità belghe indicano che l'IRR dell'investimento totale di 72,5 milioni di euro che poteva essere previsto al momento dell'investimento si situava tra l'8 e il 10 % in funzione delle previsioni di risultato prescelte. Questo tasso di rendimento interno è paragonabile al costo del capitale della SNCB in quel momento.

(c) L'autofinanziamento da parte della SNCB di questo investimento finanziario all'epoca era considerata l'opzione migliore.

(d) Nella realizzazione della strategia di creazione di valore da parte dell'intermediario di ABX LOGISTICS, il risanamento di Bahntrans era prioritario per la SNCB.

(e) In conclusione gli esperti della BCG ritenevano che il piano di risanamento doveva essere attuati per tre diversi motivi:

- In caso di esito positivo, il risanamento avrebbe permesso di portare avanti la strategia di ABX LOGISTICS «che ha un potenziale di creazione di valore di oltre 300 Mio EUR».
- Anche in caso di successo parziale, il risanamento avrebbe consentito di generare un prezzo più elevato sul valore della rivendita di Bahntrans.

Calcolo del tasso interno di rendimento (IRR) per i reinvestimenti della SNCB in ABX Germania nel 2001 per [...] milioni di euro

Tasso annuale medio di crescita EBIT	[...]						
Tasso di attualizzazione	[...]						Valore finale
Anno	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fattore di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Valore finale
Fatturato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Risultato operativo prima del prelievo fiscale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Utilizzazione dei [...] mio di EUR, eccedenza rispetto al prezzo di acquisizione	[...]						
Investimento di [...] mio EUR nel 2001	[...]						
Flussi di cassa liberi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costo medio ponderato del capitale	9 %						
Flusso di cassa totale attualizzato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

(54) *Aumento di capitale di 12,2 milioni di euro nei Paesi Bassi* Il piano strategico relativo al gruppo olandese (ex-gruppo Verste; Hunik acquisito nel febbraio 1999 che raggruppa anche le partecipazioni in Irlanda) consisteva nel:

(a) rafforzare le attività domestiche mediante l'acquisizione di una società attiva nella distribuzione nazionale nei Paesi Bassi; il volume di attività della società era di 2 000 invii al giorno e la direzione della SNCB riteneva che un volume di 6 000 invii sarebbe necessario per operare in modo redditizio nella distribuzione nazionale.

- (b) Proseguire la ristrutturazione dell'impresa Kersten Hunik Holding (rinominata ABX LOGISTICS Holding BV) acquisita nel 1999.
- (c) Rivendere le attività di trasporto marittimo (*rederijen*) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV e Link Line Europa BV generando in questo modo 1 milione di euro in contanti.
- (d) In pratica le esigenze di finanziamento sono state coperte nel modo seguente:
- 9,2 milioni di euro di credito a breve termine della SNCB sono stati convertiti in capitale nel marzo 2001.
 - In settembre 2001 la SNCB ha aumentato il capitale di ABX LOGISTICS Holding BV per un importo pari a 10 milioni di euro. Questi 10 milioni di euro erano destinati a finanziare l'acquisizione di Wegtransport BV da parte di ABX LOGISTICS Holding BV. Il prezzo pagato per le azioni ammonta a [...] milioni di euro, il saldo di [...] supplementari è rimasto disponibile al fine di coprire gli eventuali adeguamenti di prezzo risultante dalla *due diligence*.

- Complessivamente le autorità belghe considerano che l'importo del finanziamento concesso dalla SNCB alla filiale olandese (al di fuori dell'acquisizione di Wegtransport per [...] milioni di euro) ammonta a 9,2 milioni di euro nel marzo 2001 + 3 milioni di euro nel settembre 2001, per un totale di 12,2 milioni di euro.
- Secondo loro questa ricapitalizzazione era motivata dalle prospettive di ritorno alla redditività nel 2002 delle attività olandesi, preannunciate dall'evoluzione positiva dei risultati prevista alla fine 2000.

	2000A	Bilancio 2001 (elaborato alla fine 2000)	Bilancio 2002 (elaborato alla fine 2001) (*)
Fatturato	54,1	60,9	86,4
Risultato operativo (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) comprende il fatturato riguardante l'acquisizione di Wegtransport

- (55) Le autorità belghe ritengono che il tasso di rendimento interno di questo investimento in base alle previsioni di risultato disponibili in quel momento è pari all'11 % per questo investimento di 12,2 milioni di euro.

Calcolo del tasso di rendimento interno (IRR) per i reinvestimenti della SNCB nell'ABX Paesi Bassi nel 2001 per 12,2 milioni di euro (cifre in milioni di euro).

Tasso annuale di crescita dell'EBIT	[...]						
Tasso di attualizzazione	[...]	Valore finale					
Anno	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fattore di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	elaborato fine 2000 Bilancio previsionale 2001	Bilancio previsionale 2002 elaborato fine 2001 (*)	Piano 2003 (**)	Piano 2004 (**)	Plan 2005 (**)	Valore finale
Fatturato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Risultato operativo prima del prelievo fiscale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ricapitalizzazione di 12,2 mio EUR nel 2001	[...]						
Flussi di cassa liberi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costo medio ponderato del capitale	9 %						
Flusso di cassa attualizzato totale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) comprende il fatturato relativo all'acquisizione di Wegtransport

(**) Dati storici non disponibili. Nuova stima ex post effettuata sulla base 1) del conseguimento di un margine operativo lordo di [...] % nel 2003 e 2) di un tasso di crescita annuale di [...] % del fatturato e del risultato a partire dal 2004.

(56) *Aumento di capitale di 30 milioni di euro in Francia:* Nel dicembre 2001 la SNCB ha effettuato un aumento di capitale della società francese acquisita nel 1999-2000 per avviare un programma di cartolarizzazione dei crediti che consenta di ottenere una linea di credito di 70 milioni di euro. Questo aumento di capitale era stato imposto dalla Société Générale, erogatore di credito di ABX LOGISTICS (Francia) come requisito indispensabile per la cartolarizzazione del portafoglio di crediti commerciali di ABX LOGISTICS (Francia) SA.

(57) Secondo le autorità belghe, le previsioni finanziarie di ABX LOGISTICS (Francia) SA disponibili in quel momento indicavano una prospettiva di ritorno alla redditività nell'ambito di un piano di risanamento. Questo piano prevedeva, a seguito di una serie di misure di perfezionamento professionale (informatica, revisione del processo di distribuzione, chiusure e cessioni di attività, armonizzazione delle condizioni di occupazione, integrazione di attività) un miglioramento dell'utile di esercizio (EBIT) da -19,6 milioni di euro nel 2001 a +4,6 milioni di euro nel 2003.

(59) Le autorità belghe ritengono che le previsioni di risultato disponibili in quel momento portano a un IRR del 14 % per questo investimento di 30 milioni di euro.

Evoluzione previsionale dei risultati di ABX Logistics Francia (settembre 2001)

	2000 effettivo	2001 bilancio previsionale	2002 previsione	2003 previsione
Fatturato	516,0	631,0	626,0	664,0
«Risultato operativo» (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Risultato netto	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Fonte: Plan de redressement, pag. 43; conversione 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) La SNCB aveva ritenuto che questa operazione di cartolarizzazione avrebbe permesso di apportare finanziamenti esterni ai finanziamenti a breve termine da parte della SNCB. A breve termine una parte considerevole dell'eccedenza di liquidità determinata da questa cartolarizzazione poteva in effetti essere iniettata nel cash pool (sistema centralizzato di gestione dei flussi finanziari) ABX consentendo in questo modo alle società che ne erano membri di rimborsare parzialmente la loro esposizione di credito nei confronti della SNCB.

Calcolo del tasso di rendimento interno (IRR) per il reinvestimento della SNCB nell'ABX Francia nel 2001 per 30 milioni di euro (cifre in milioni di euro).

Tasso di crescita annuale dell'EBIT	[...]						
Tasso di attualizzazione	[...]	Valore finale					
Anno	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fattore di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 effettivo	2001 bilancio previsionale	2002 previsione	2003 previsione	Piano 2004 (*)	Piano 2005 (*)	Valore finale
Fatturato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Risultato netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ricapitalizzazione di 30 mio EUR nel 2001	[...]						
Flussi di cassa liberi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costo medio ponderato del capitale	9 %						
Flusso di cassa medio attualizzato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Dati storici non disponibili. Nuova stima ex post effettuata sulla base 1) del conseguimento di un margine operativo lordo di [...] % nel 2004 e di [...] % nel 2005 e 2) di un tasso di crescita annuale di [...] % del fatturato e del risultato a partire dal 2004.

(**) [...] % in base al risultato operativo prima del prelievo fiscale (EBT)

2.3.3. I «contributi paralleli» della SNCB a ABX

(60) Le autorità belghe hanno specificato che, al momento dell'acquisizione da parte della SNCB delle società in Irlanda e in Portogallo e delle attività Air&Sea in Belgio, la SNCB ha ripreso a suo carico la totalità o parte dei debiti di dette società convertendole poi in capitale. Secondo loro, queste conversioni in capitale, che definiscono «contributi paralleli» miravano a:

- (a) sia consentire la fusione di certe società e realizzare l'obiettivo di semplificazione giuridica del gruppo (Irlanda; Portogallo),
- (b) sia permettere il mantenimento delle licenze di trasporto (Irlanda),
- (c) sia consentire alle società di proseguire le loro attività Air&Sea con un livello di fondi propri minimo per ottenere mezzi esterni di finanziamento (Air&Sea Belgio).

(61) Secondo il Belgio la ricostituzione dei fondi propri e il rapido ritorno alla redditività erano garantiti (1) dal rapporto tra le loro perdite e il loro fatturato; (2) dall'importo in termini assoluti delle conversioni e (3) dalle proiezioni finanziarie (bilancio 2003) stabilite dalla direzione alla fine del 2002 che prevedevano il ritorno all'equilibrio verso la fine del 2003. Queste filiali non

dovevano essere considerate imprese «in difficoltà» e la loro situazione non è dunque paragonabile alle tre entità in difficoltà individuate nel piano di ristrutturazione iniziale. Secondo le autorità belghe l'intervento specifico ed unico della SNCB a proposito delle filiali costituisce una normale operazione di finanziamento di alcune filiali da parte di una società madre nel corso degli affari e pertanto è del tutto compatibile col principio dell'investitore privato nell'economia di mercato.

(62) Il bilancio 2003, stabilito alla fine del 2002, per le tre società interessate indicava d'altra parte una prospettiva di ritorno all'equilibrio o a un quasi equilibrio (perdite inferiori ad 1 milione di euro) nei 12 mesi successivi all'introduzione del piano.

	Risultato netto 2002	Risultato netto iscritto in bilancio per il 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Irlanda) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portogallo) Lda.	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgio) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Bilancio stabilito dalla direzione in settembre 2002.

Dati finanziari chiave nel 2002 delle società in Irlanda, Portogallo e Air&Sea Belgio (Milioni di euro)

	Fatturato 2002 (effettivo)	Risultato operativo (EBIT) 2002 (effettivo)	Risultato netto 2002 (effettivo)	Perdite nette 2002 in % del fatturato	Importo assoluto delle conversioni	
					Secondo il piano iniziale (*)	Realmente effettuate
ABX LOGISTICS (Irlanda) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portogallo) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgio) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

(*) Conversioni in capitale 91,6 M€ + messa a disposizione di fondi supplementari 140 M€, di cui margine di sicurezza di 21 M€ assegnato alla filiale

(63) Le autorità belghe hanno fornito dei calcoli del tasso di rendimento interno (IRR) per ogni operazione. Questi calcoli, che qui non sono presentati in forma esaustiva, utilizzano una metodologia paragonabile a quella dei calcoli presentati per i reinvestimenti del 2001. Indicano ogni volta un IRR situato tra il 9,6 e il 12,7 %.

stima di redditività interna da cui risulta un IRR di 10,9 % per questo investimento.

(64) La SNCB ha inoltre investito 3,8 milioni di euro in ABX Singapore. Secondo le autorità belghe, gli interventi riguardanti ABX Singapore non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 87 del trattato. Le stesse autorità hanno tuttavia, su richiesta della Commissione, fornito una

(65) La SNCB ha inoltre concesso nel 2000 una garanzia di un importo di 3 milioni di euro per la costruzione di un edificio a Singapore. Le autorità belghe ritengono che anche questa operazione non rientra nel campo di applicazione del trattato. In seguito hanno precisato che il credito garantito è coperto *in primis* dall'edificio, ritenuto ben situato, in un mercato dinamico in pieno sviluppo. L'edificio è stato venduto nel 2005.

2.4. Il ruolo dello Stato nelle decisioni della SNCB nei confronti di ABX

- (66) Oltre agli elementi menzionati nell'apertura de procedimento, la Commissione riassume qui alcuni aspetti concernenti la SNCB la potenziale influenza dello Stato sulle sue decisioni.

2.4.1. Il consiglio di amministrazione e le attività della SNCB

- (67) La SNCB è un'impresa pubblica autonoma. In quanto impresa pubblica autonoma la SNCB non è soggetta alla legge sui fallimenti a norma della legge del 21 marzo 1991⁽¹⁷⁾ concernente la riforma di alcune imprese pubbliche economiche. Il suo oggetto sociale è il trasporto di viaggiatori e merci ma può sviluppare qualsiasi attività economica direttamente o indirettamente legata a questo oggetto. I suoi organi sono il Consiglio di amministrazione (CA), il comitato di direzione (CD) e l'amministratore delegato (AD). Il CA è composto da dieci membri che comprendono l'AD. Gli amministratori⁽¹⁸⁾ sono designati dal Re e nominati in funzione della complementarità delle loro competenze⁽¹⁹⁾.
- (68) Sebbene la SNCB sia libera di sviluppare tutte le attività compatibili con il suo oggetto sociale, il legislatore belga ha instaurato alcuni meccanismi limitati per verificare se un'impresa pubblica autonoma non violi la legge, il suo statuto organico o il contratto di gestione. Il meccanismo principale è la presenza negli organi di gestione, in particolare il consiglio di amministrazione e il comitato di direzione, di un commissario del governo, che garantisce il rispetto delle legge, dello statuto organico della SNCB e del contratto di gestione.

2.4.2. Le conclusioni della Corte dei conti

- (69) Nel maggio 2001 la Corte dei conti del Belgio ha trasmesso una relazione⁽²⁰⁾ sulla SNCB che contiene vari elementi significativi al fine di chiarire la questione dell'influenza dello Stato sulle decisioni prese dalla SNCB rispetto alle sue attività commerciali. Questa relazione indica, da una parte, che «l'oggetto sociale della S.N.C.B. è così definito: La società ha per oggetto il trasporto di viaggiatori e merci per ferrovia. La società può, da sola, o mediante partecipazione

ad organismi esistenti o da creare, belgi, stranieri o internazionali, effettuare qualsiasi operazione commerciale, industriale o finanziaria che riguardi direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, il suo oggetto sociale o che possa facilitarne la realizzazione o lo sviluppo» (...).

Il testo originale della legge del 23 luglio 1926 che istituisce la S.N.C.B non precisava il suo oggetto sociale. La legge del 1° agosto 1960 (che modifica suddetta legge) integrava l'oggetto sociale nel testo di legge, in base alle seguenti considerazioni: «Il progetto di legge che vi viene presentato precisa l'oggetto sociale della S.N.C.B. stipulando che quest'ultima è autorizzata a svolgere qualsiasi attività associata all'esercizio delle rete, in particolare l'esercizio di buffet, bar ecc..., la costruzione del materiale destinato al suo uso, l'organizzazione di qualsiasi trasporto su strada al fine di agevolare l'invio delle merci (...)

L'oggetto sociale della SNCB è dunque volutamente estremamente ampio. Questa definizione non comprende inoltre nessuna limitazione di natura geografica (...). Questo oggetto sociale può essere interpretato in modo da giustificare qualsiasi attività commerciale e persino finanziaria.»

- (70) D'altra parte, per quanto concerne le spese della SNCB a favore di ABX, la Corte dei conti indica l'ottica con la quale sono state elaborate alcune parti della relazione in questione: «Vista l'autonomia della SNCB, del livello di rischio da prevenire e delle poste in gioco, particolare attenzione è stata portata alle decisioni di acquisizione nell'ambito dello sviluppo della rete ABX. Questa analisi mira essenzialmente a chiarire in quali condizioni sono state prese e sono monitorate queste decisioni, al fine di illustrare le difficoltà di attuazione delle disposizioni legali che consentono allo Stato di evitare che sia messa a repentaglio la capacità dell'impresa di rispettare i obblighi di servizio pubblico»⁽²¹⁾

- (71) In questo contesto, la Corte dei conti giunge alle conclusioni seguenti:

- (a) «l'evoluzione della strategia di sviluppo della rete ABX è stata chiaramente avviata dalla direzione [della SNCB]»⁽²²⁾.

⁽¹⁷⁾ Si tratta in particolare degli articoli 2, 3, 8, 12 e 41 di questa legge.

⁽¹⁸⁾ Secondo le informazioni messe a disposizione dal Belgio, la funzione di amministratore (tutti i membri del CA) è incompatibile col mandato o le funzioni di membro del Parlamento europeo, membro delle Camere legislative, Ministro o segretario di Stato, membro del Consiglio o del governo di una comunità o di una regione, governatore di una provincia, membro della deputazione permanente di un consiglio provinciale e membro del personale della SNCB.

⁽¹⁹⁾ Secondo la Corte dei conti (pag. 46). La revoca degli amministratori richiede attualmente il parere conforme espresso dal consiglio di amministrazione con maggioranza dei due terzi dei voti.

⁽²⁰⁾ Corte dei Conti : *Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B.*; Audit svolto in applicazione della risoluzione della Camera dei rappresentanti dell'11 maggio 2000; Bruxelles, maggio 2001

⁽²¹⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 142.

⁽²²⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 151.

- (b) «che un'ampia autonomia è concessa all'impresa pubblica [SNCB] per quanto riguarda i suoi investimenti non ferroviari nonché le sue partecipazioni ad attività commerciali»⁽²³⁾.
- (c) «le decisioni prese dalla SNCB per queste attività [commerciali] sono limitate solo dal rispetto del suo oggetto sociale e dalle disposizioni della legge del 21 marzo 1991 che mirano prevenire il rischio di un pregiudizio all'attuazione dei compiti di servizio pubblico»⁽²⁴⁾.
- (d) «gli investimenti in attività commerciali non ferroviarie non sono (...) oggetto di approvazione preventiva e pertanto il controllo dello Stato si basa essenzialmente sull'intervento del commissario le Governo»⁽²⁵⁾.
- (e) «Il dispositivo legale attuale che conferisce al commissario del Governo un diritto di ricorso e al ministro un diritto di annullamento nei confronti delle decisioni che metterebbero in pericolo l'esecuzione delle missioni di servizio pubblico [della SNCB] non garantisce in maniera sufficiente che l'obiettivo di perennità di queste missioni sia soddisfatto»⁽²⁶⁾.

(72) È in questo contesto di consapevolezza del rischio che pesa sulle attività di servizio pubblico della SNCB e dell'insufficienza dei mezzi di controllo di cui lo Stato dispone per limitare questo rischi che si inseriscono gli interventi del commissario di governo e dei ministri di tutela menzionati dalla Corte dei conti. Così l'intervento del commissario del governo del 2 marzo 2000⁽²⁷⁾ era mirato a verificare se l'investimento nella ABX, ramo italiano, «non pregiudica lo svolgimento degli incarichi di servizio pubblico[della SNCB]» Il 28 aprile 2000⁽²⁸⁾ il Ministro della mobilità e dei trasporti interviene per esprimere il desiderio che «le operazioni strategiche dell'impresa si inseriscano nel lungo periodo e consentano di garantirne la perennità e la fattibilità». Il 31 maggio 2000⁽²⁹⁾ il Ministro della mobilità e dei trasporti ha precisato che «... le condizioni dell'esercizio della tutela dello Stato in caso di acquisizione o di partecipazione...», intervento che fa seguito a quello del commissario di governo del 26 maggio 2000⁽³⁰⁾ in cui questi ricorda «... l'esigenza di compatibilità con l'oggetto sociale della SNCB, nonché con gli incarichi aggregatigli dalla legge

2.4.3. Il Consiglio dei Ministri interviene nella ristrutturazione di ABX

(73) D'altra parte, la Commissione ha menzionato, nell'apertura del procedimento di indagine, il resoconto della riunione

del Consiglio dei Ministri [del governo belga] del 22 febbraio 2002 il relativo comunicato stampa⁽³¹⁾ che dimostrano chiaramente il coinvolgimento del governo in quel momento nella decisione concernente la ristrutturazione di ABX «Su proposta del Primo ministro, il Consiglio dei Ministri ha approvato una serie di misure concernenti le attività di ABX. Le decisioni seguenti sono state adottate sulla base di informazioni e considerazioni strategiche comunicate dalla SNCB: Creazione (da parte della SNCB di una holding che raggruppa l'insieme delle attività di ABX) (...).

2.4.4. Capacità di finanziamento della SNCB dal 1998 al 2001

(74) La Commissione ha constatato che tra il 1998 e il 2001 la SNCB era di per sé in una situazione finanziaria sufficientemente buona da consentirle di ottenere prestiti sul mercato. Ciò deriva, in particolare:

(a) dal fatto che nel 1998 la struttura di bilancio della SNCB era sana con un rapporto debiti finanziari rispetto a fondi propri pari a 51 % nel 1998, a 54 % nel 1999, a 62 % nel 2000 e a 90 % nel 2001 e un consolidato risultato positivo⁽³²⁾.

(b) dallo studio dell'esperto indipendente «NERA» che indica che l'indebitamento della SNCB è rimasto in tale periodo in una media sostenibile rispetto ad imprese simili dello stesso settore. Secondo NERA un tale livello sostenibile corrisponde ad un rapporto debiti/fondi propri che va da 0,8 % a 1,25 %⁽³³⁾. Tuttavia, sempre nello stesso studio, NERA conclude che il rapporto della SNCB non superava questi valori tra il 1997 e il 2001⁽³⁴⁾.

(75) Tuttavia, a partire dal 2002, la situazione finanziaria della SNCB peggiora. In effetti i suoi debiti finanziari presentati nei conti consolidati sono passati da 3,9 miliardi di euro nel 2001 a 5 miliardi di euro nel 2002 e 6,2 miliardi di euro nel 2003 per debiti totali consolidati pari a 8,6 miliardi di euro nel 2001, 9,6 miliardi di euro nel 2002 e 10,7 miliardi di euro nel 2003 mentre i capitali propri della SNCB sono diminuiti, passando da 4,9 miliardi di euro nel 2001 a 4,4 miliardi di euro nel 2002 e a 4,2 miliardi di euro nel 2003. Tenendo conto unicamente dei debiti finanziari a meno e più di un anno⁽³⁵⁾, questo rapporto aumenta, passando da 80 % nel 2001 a 114 % nel 2002 e 150 % nel 2003, mentre la SNCB registrava una perdita consolidata in quegli anni.

⁽³¹⁾ Disponibile sul sito Internet: «<http://www.belgium.be/>»

⁽³²⁾ Lettera delle autorità belghe del 29.8.2003, protocollata il 29.8.2003 col numero GAB. Loyola de Palacio Entrada n. 2805, pag. 4.

⁽³³⁾ Relazione NERA, pag. 58.

⁽³⁴⁾ Secondo NERA (appendice D.1., pag. 7), il rapporto debiti/fondi propri evolve da 0,6 nel 1997, 1998 e 1999 a 0,8 nel 2000 a 1,0 nel 2001.

⁽³⁵⁾ Per il periodo dal 1998 al 2001, la SNCB ha stabilito il tasso summenzionato includendo i debiti finanziari LT ch scadevano entro l'anno, il che spiega la differenza tra 90 e 80 % per il 2001 e una differenza per gli anni successivi.

⁽²³⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 142.

⁽²⁴⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 141.

⁽²⁵⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 154.

⁽²⁶⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 154.

⁽²⁷⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 152.

⁽²⁸⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 150.

⁽²⁹⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 153.

⁽³⁰⁾ Relazione della Corte dei conti del 18 maggio 2001, pag. 153

3. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE DI RISTRUTTURAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DI ABX

(76) Le attività del gruppo ABX sono state riunite in seno ad una holding denominata ABC LOGISTICS Worldwide NV/SA (qui di seguito «ABX-WW») ⁽³⁶⁾. Inoltre le attività Air&Sea, fino ad allora raggruppate nelle varie entità nazionali di ABX sono già in buona parte raggruppate in seno ad ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, un sottogruppo di ABC-WW istituito recentemente, qui di seguito «ABX-Air&Sea» ⁽³⁷⁾.

Questo raggruppamento si inserisce nell'ambito di una drastica ristrutturazione dell'insieme delle attività del gruppo avviata nel 2002. Questa ristrutturazione comprende sia misure operative (integrazione delle varie entità, creazione di un servizio centrale, organizzazione in centri di profitto, riduzioni di capacità e attività di produttività...) sia misure finanziarie destinate a ripristinare la struttura finanziaria e la redditività del gruppo. Alla luce di queste misure di ristrutturazione, la SNCB ha firmato con un investitore un compromesso di vendita del gruppo ABX-Worldwide, previa valutazione della ristrutturazione da parte della Commissione.

I principali elementi di questa ristrutturazione sono elencati qui di seguito.

(77) Le autorità belghe indicano che, grazie a questa ristrutturazione, ABX-WW ha ritrovato la propria redditività operativa netta sin dal 2004 (EBIT di 11,6 milioni di euro) e dovrebbe ritrovare la sua redditività netta dal 2006 (risultato netto di 10,7 milioni di euro) ⁽³⁸⁾.

3.1. Integrazione e riorganizzazione del gruppo ABX

(78) Sono state attuate varie misure di integrazione delle società del gruppo ABX: integrazione della struttura di gestione del gruppo (programma Phoenix), dei sistemi informatici, della gestione finanziaria e della gestione delle risorse umane.

(79) *Phoenix*: La autorità belghe indicano che questo programma mira ad integrare la gestione internazionale delle varie attività del gruppo, a catturare le sinergie operative, a concentrare i volumi di acquisto presso un numero sempre

⁽³⁶⁾ Questo raggruppamento è avvenuto il 29.12.2003, ad eccezione delle attività internazionali di ABX LOGISTICS (Francia) S.A. che sono state trasferite alla fine di dicembre 2004. Secondo le autorità belghe queste attività sono redditizie o vicine alla redditività. Le entità interessate sono ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, «Road International», Mitjaville S.A.S. e Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Le attività Air&Sea in Belgio, Asia e America sono già state raggruppate in ABX-Air&Sea. Le attività Air&Sea nei Paesi Bassi sono state raggruppate all'inizio di gennaio 2005. Il trasferimento delle attività Air&Sea in Germania è stato rinviato per due motivi: i) si è constatato che questo trasferimento avrebbe generato un guadagno contabile di [...] milioni di euro nei conti di ABX LOGISTICS (Germania) GmbH l'anno del trasferimento, ma avrebbe comportato successivamente un *cash drain* ricorrente di oltre [...] milioni di euro l'anno; e ii) questa operazione farebbe perdere a ABX LOGISTICS (Germania) GmbH i mezzi finanziari generati dal programma di cartolarizzazione dei crediti legati a queste attività ossia [...] milioni di euro. Queste risorse dovrebbero essere ottenute presso altre fonti di finanziamento, cosa impossibile da realizzare fino a quando la struttura di bilancio della società non sarà stata rafforzata.

⁽³⁸⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, pag. 13. Si tratta di un aggiornamento delle cifre che possono pertanto divergere dalle previsioni di gennaio 2005.

più ridotto di fornitori, a rafforzare il «Corporate centre» dotandolo dei processi, delle competenze e degli strumenti informatici necessari per l'esercizio delle sue competenze, per il coordinamento mediante cellule «Prodotto» delle azioni commerciali e operative tra paesi e della qualità del servizio clienti e per il rafforzamento della responsabilizzazione e la motivazione del *management* locale a lavorare in collaborazione con le altre entità del gruppo.

(80) *Informatica*: indicano che l'integrazione dei sistemi informatici mira ad integrare dei sistemi esistenti, razionalizzare delle applicazioni e a elaborare soluzioni globali per il gruppo.

(81) *Centralizzazione finanziaria*: l'équipe di gestione finanziaria della sede del gruppo è stata rafforzata al fine di centralizzare questa funzione in seno al gruppo. Le équipe di controllo finanziario e di tesoreria sono state rafforzate e sono state istituite delle nuove équipe per il consolidamento dei risultati e la gestione dei crediti clienti. La qualità dell'informazione finanziaria è stata migliorata dai progetti di integrazione informatica già menzionati e mediante la standardizzazione delle informazioni finanziarie trasmesse dai paesi alla sede del gruppo.

(82) Nell'ambito di questa centralizzazione finanziaria, ABX ha istituito un meccanismo di *cash pool* dell'insieme delle società del gruppo. Questo *cash pool* ha portato il gruppo ABX ad aprire nel gennaio 2001, con una garanzia della SNCB, una linea di credito di tesoreria unica di un importo massimo di [...] milioni di euro presso uno stabilimento finanziario.

Le autorità belghe hanno indicato alla Commissione che questa linea di [...] milioni di euro determina una remunerazione commerciale della banca mutuante e che la garanzia costituita dalla SNCB nel gennaio 2001 dalla SNCB per questa linea di credito è stata oggetto di una remunerazione di [...] punti di base.

(83) *Risorse umane*: nel novembre 2003 è stato assunto per il gruppo un direttore delle risorse umane incaricato di istituire le strutture e i processi di coordinamento della gestione delle risorse umane delle filiali e delle procedure comuni per l'assunzione, la valutazione e la retribuzione dei quadri superiori e degli «*high potentials*» del gruppo. Nel 2005 è prevista l'istituzione di un Consiglio di impresa europeo.

(84) Le autorità belghe sostengono che la centralizzazione delle funzioni di coordinamento portano ad una maggiore efficacia dei servizi centrali. Il costo del servizio centrale che si compone di costi di «*global accounts*» (costi globali), clienti internazionali e/o multiprodotti, di costi informatici centrali e di costi della struttura (finanziaria, giuridica,

risorse umane, comunicazione) è rifatturato alle filiali di ABX-WW mediante «*license and service fees*» (diritti di licenza e servizi). Questa rifatturazione ammonta a circa [...] % del fatturato delle filiali di ABX-WW e copre i costi legati alla protezione e all'utilizzazione della marca nonché tutti i servizi che la sede presta alle filiali.

- (85) Le autorità belghe inoltre, citando uno studio recente ⁽³⁹⁾, segnalano che i costi di struttura di ABX-WWW sono inferiori a quelli della media dei gruppi di dimensioni analoghe, indipendentemente dal settore di attività. In effetti per quanto concerne la dimensione relativa dell'«*headquarters*» (sede centrale) rispetto alla dimensione del gruppo, risulta da queste indicazioni che la media geometrica dell'insieme dei gruppi esaminati si situa a 186 impiegato nella sede centrale per 10 000 dipendenti in totale. Questa media è più elevata di quella di ABX che conta 60 dipendenti al servizio centrale per 10 000 in totale.
- (86) Le operazioni di ABX sono raggruppate in un certo numero di *centri di profitto* che corrispondono ad altrettante attività destinate ad essere individualmente redditizie (ivi comprese le attività Road domestic in Germania che presentavano maggiori difficoltà) entro il 2006.

3.2. Misure specifiche per ABX Germania

- (87) *Misure operative*: oltre alle misure di ristrutturazione operativa descritte nell'apertura del procedimento, delle misure supplementari di cessione di filiali e di attività, chiusure di agenzie ed attività nonché aumenti di produttività porteranno ad una riduzione complessiva di 64 siti (69 %), del fatturato di 184 milioni di euro (-30 %), di 1 589 unità (equivalenti tempo pieno) (-43 %) e di 405 062 m² di superficie operativa (-56 %) ⁽⁴⁰⁾ entro la fine del piano di ristrutturazione in linea di massima alla fine del 2005, con un ritorno alla redditività del gruppo nel 2006-2007.
- (88) Con lettera del 1° dicembre 2005 le autorità belghe hanno indicato inoltre che «vista l'evoluzione sfavorevole del mercato in Germania tenuto conto delle prescrizioni degli orientamenti della Commissione europea, ABX sta elaborando un piano che le consentirebbe di ridurre il perimetro delle sue attività di trasporto stradale nazionale in Germania [...] (...)»

Il piano non è ancora stato completato. ABX LOGISTICS può tuttavia impegnarsi nei confronti della Commissione a ridurre, prime del [...], la sue rete di corriere nazionale su strada in Germania, mediante chiusure, cessioni o partenariati al fine di portare da 30 a [...] il numero di agenzie controllate da ABX. ABX potrebbe inoltre rimanere azionista [...] di circa [...] dei siti [...].»

⁽³⁹⁾ Fonte: Collis D., Young D. and Goold M., «The Size, Structure and Performance of Corporate Headquarters», Harvard Business School Strategy Working Papers Series, 2003; ABX LOGISTICS

⁽⁴⁰⁾ Lettera delle autorità belghe del 14.1.2005, pag. 23.

- (89) *Aumenti di produttività*: Secondo le informazioni comunicate dalle autorità belghe, le misure di ristrutturazione operative in Germania determineranno un aumento (teorico a fatturato costante) del margine operativo pari a 14,6 milioni di euro per ABX Germania.
- (90) *Ristrutturazione finanziaria*: La SNCB intende procedere alla conversione in capitale di un credito di 50 milioni di euro, alla messa a disposizione di fondi propri addizionali per 100 milioni di euro e alla conversione in capitale di interessi di 7,4 milioni di euro. Le misure saranno attuate non appena ottenuta l'approvazione della Commissione. Questo apporto in capitale deve consentire a ABX-Germania di portare il proprio livello di fondi propri al 31.12.2004 da - 142 milioni di euro (nel frattempo aggiornati a - 141,2) a 14,4 milioni di euro. Secondo le autorità belghe ABX-D ha bisogno di questo totale per procedere alla privatizzazione prevista di ABX-WW ⁽⁴¹⁾.
- (91) *Risultati previsionali*: L'applicazione dell'insieme di queste misure dovrebbe, secondo il *business plan* (piano d'impresa) portare al ritorno alla redditività operativa di ABX-D sin dal 2006 (EBIT di [...] milioni di euro) e al ritorno alla sua redditività netta sin dal 2007 (risultato netto di [...] milioni di euro).

3.3. Misure specifiche per ABX Paesi Bassi

- (92) *Misure operative*: oltre alle misure di ristrutturazione operativa descritte nell'apertura del procedimento, le cessioni di filiali e di attività, le chiusure di agenzie e di filiali, nonché gli aumenti di produttività porteranno ad una riduzione complessiva di 4 siti (-44 %), del fatturato di 14 milioni di euro (-21 %), di 93 unità (equivalenti tempo pieno) (-22 %) e di 18 400 m² di superficie operativa (-28 %).
- (93) *Aumenti di produttività*: Secondo le informazioni comunicate dalle autorità belghe, le misure di ristrutturazione operative nei Paesi Bassi determineranno un aumento (teorico a fatturato costante) del margine operativo pari a 5,7 milioni di euro per ABX-Paesi Bassi al più tardi il ritorno alla redditività del gruppo previsto per 2006-2007.
- (94) *Ristrutturazione finanziaria*: la SNBC intende procedere alla conversione in capitale di un debito di 10 milioni di euro e di interessi di 0,6 milioni di euro, non appena ottenuta l'approvazione della Commissione. Questo apporto in capitale deve consentire a ABX-Paesi Bassi di portare il proprio livello di fondi propri al 31.12.2004 da - 1,3 milioni di euro (nel frattempo aggiornati a - 1,5 milione di euro) a 9,3 milioni di euro. Secondo le autorità belghe ABX-NL ha bisogno di questo totale per procedere alla privatizzazione prevista di ABX-WW ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Lettera delle autorità belghe del 24.2.2005, pag. 12.

⁽⁴²⁾ Lettera delle autorità belghe del 24.2.2005, pag. 12.

(95) *Risultati previsionali*: L'applicazione dell'insieme di queste misure dovrebbe, secondo il *business plan* (piano d'impresa) portare al ritorno alla redditività operativa di ABX-NL sin dal 2005 (EBIT di [...] milioni di euro) e al ritorno alla sua redditività netta sin dal 2006 (risultato netto di [...] milioni di euro).

3.4. **Abbandono dell'attività nazionale di trasporto su strada in Francia**

(96) Di fronte alle difficoltà incontrate da ABX-F, considerate gravi per la sopravvivenza dell'intero gruppo ABX, le autorità belghe hanno indicato che la SNCB abbandonava le attività stradali nazionali di ABX-Francia mediante un MBO (*management buy out* — acquisizione dall'interno). L'MBO è descritto dettagliatamente nell'estensione del procedimento, per cui qui si ricorda solo brevemente che le attività domestiche di ABX-F sono state vendute via un MBO ad un prezzo di mercato negativo pari a [...] milioni di euro. Questa vendita è diventata effettiva il 31.3.2005 a mezzanotte. Le altre attività di ABX-F sono state trasferite e ABX-WW.

(97) Due esperti, *Deloitte* e *Ernst & Young Transaction Advisory Services* giungono alla conclusione che il prezzo negativo di vendita di [...] milioni di euro della divisione nazionale di ABX-F è adeguata e corrisponde ad un valore di mercato.

(98) Secondo le autorità belghe «la SNCB ha rinunciato a proseguire il suo investimento in ABX Francia: le misure di ricapitalizzazione notificate in febbraio 2003 non saranno attuate. Le misure riguardanti la Francia — ivi compreso l'MBO — si inseriscono in una logica di discontinuità, ma controllata e responsabile sul piano social, che consente di salvare oltre 2300 posti di lavoro. La SNCB si ritira dalla

Francia: dopo l'attuazione del MBO, la sola attività di ABX Francia è l'esecuzione di tre contratti logistici redditizi che sarà proseguita fino alla fine [...] e che realizzano un fatturato di 29 mio EUR. A quel punto ABX Francia non avrà più nessuna attività operativa e sarà certamente messa in liquidazione»⁽⁴³⁾. «Pertanto, se si considera che l'abbandono delle attività in Francia faccia parte — in senso lato — della ristrutturazione del gruppo ABX LOGISTICS, non si tratta di una ristrutturazione delle attività in Francia di ABX LOGISTICS nel senso delle misure notificate per la Germania e i Paesi Bassi»⁽⁴⁴⁾.

3.4.1. *La scelta dell'acquisizione dall'interno (MBO)*

(99) Ricordiamo che le autorità belghe hanno paragonato lo scenario «MBO» (*management buy out*) nei confronti della parte domestica delle attività di ABX ad uno scenario di liquidazione amichevole e sono giunti alla conclusione che l'MBO costituiva la soluzione meno onerosa. Nella sua estensione della procedura, la Commissione rimetteva in questione questo ragionamento indicando che il confronto pertinente doveva essere effettuato tra l'MBO e uno scenario di liquidazione forzata, in quanto un investitore privato posto in una situazione analoga cercherebbe la soluzione meno costosa, senza escludere l'ipotesi di una liquidazione giudiziaria se questa risultasse la soluzione più interessante dal punto di vista economico.

(100) Le autorità belghe sostengono che una liquidazione giudiziaria sarebbe comunque più onerosa dell'MBO e che, malgrado i dubbi della Commissione, il confronto con la liquidazione amichevole è più responsabile sotto il profilo sociale e rimane comunque il confronto più pertinente, per le ragioni riassunte qui di seguito.

3.4.2. *Costo dei diversi scenari*

(101) Le autorità belghe hanno confrontato i costi delle tre opzioni, l'MBO, la liquidazione amichevole e la liquidazione giudiziaria, illustrate nella tabella riportata qui di seguito⁽⁴⁵⁾:

	R.E.S.	Liquidazioni e volontaria o amichevole	Liquidazione giudiziaria o forzata
Fondi propri negativi al 30/9/2004	[...]	[...]	[...]
Perdite previste nell'ultimo trimestre 2004	[...]	[...]	[...]
Fondi propri negativi stimati al 31/12/2004	[...]	[...]	[...]
di cui debiti nei confronti della SNCB	[...]	[...]	[...]
Riduzioni di valore sui beni immateriali	[...]	[...]	[...]
Plusvalenza sulla vendita Contract Logistics a MGF non ancora contabilizzata	[...]	[...]	[...]
Plusvalenza sul trasferimento Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile e Lacombe	[...]	[...]	[...]
Completamento del piano sociale in corso (PSE4) — spese 2004	[...]	[...]	[...]
Copertura delle perdite 2005 per attività non comprese nella rilevazione	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, pag. 18.

⁽⁴⁴⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, protocollata il 16.6.2005 col n. A/15050, pag. 18.

⁽⁴⁵⁾ Lettera delle autorità belghe del 2.9.2005.

	R.E.S.	Liquidazione volontaria o amichevole	Liquidazione giudiziaria o forzata
Impact cash per la SNCB prima di optare per il disimpegno	[...]	[...]	[...]
Prezzo di cessione (negativo) — massimo	[...]		
Copertura delle perdite nel periodo di negoziazione del piano sociale — 2005		[...]	
Copertura delle perdite nel corso di 4 mesi supplementari — 2006 (rischio)		-15	
Nuovo piano sociale per il personale rimanente		[...]	
Disdetta dei contratti di locazione		-8	
Disdetta degli altri contratti		-6	
Rischio [...] della SNCB			
Debiti commerciali nei confronti dei fornitori al 31.12.2004			
Debiti sociali nei confronti del personale			
Piano sociale per il personale di ABX France			[...]
Indennizzo dei creditori — Baux			-8
Indennizzo dei creditori — Altri contratti			-6
Rischio di ricorso alla garanzia SNCB per debiti nei confronti della Soc. Gen/Natexis			
Perdita di valore del gruppo ABX LOGISTICS			-112
Costo dei licenziamenti aggiuntivi dovuti alla riduzione del volume			[...]
Impatto sulle esigenze in termini di capitale circolante			-45
Impatto sul costo del finanziamento del debito bancario SNCB			-14
Impatto sul costo del finanziamento del debito bancario ABX LOGISTICS			-7
Costo totale SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Per quanto concerne la differenza di costo tra l'MBO e la liquidazione amichevole (fondamentalmente il costo di un piano sociale per il personale in esubero e la copertura delle perdite nel periodo di negoziazione di questo piano), le autorità belghe indicano che questo è stato verificato e confermato dalla società Ernst & Young. Questi esperti hanno concluso quanto segue: «... we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to EUR 45,5 million to be fair and reasonable» (Ne concludiamo che, complessivamente, la differenza di prezzo tra lo scenario del riacquisito dell'impresa da parte dei suoi dirigenti e quello della liquidazione delle attività di trasporto stradale interno che ammonta a 45,5 milioni di euro è giusta e ragionevole).

(103) Secondo le autorità belghe, il costo della liquidazione giudiziaria sarebbe molto più elevato dell'attivo netto di ABX Francia al momento dell'attuazione dell'operazione (ossia -[...] milioni di euro) per via:

- (a) del rischio per la SNCB [...]
- (b) dell'impatto della perdita di clientela che risulterebbe dal degrado dell'immagine di ABX e dell'impatto di questa perdita sul valore del gruppo ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) dei costi di licenziamento del personale diventato eccedentario a seguito della perdita di clientela,

(d) dell'impatto sull'esigenza di capitale di circolazione del gruppo, e

(e) dell'impatto sul costo di finanziamento del gruppo ABX LOGISTICS e della SNCB stessa a seguito del mancato pagamento di una delle loro filiali.

(104) *Rischio di [...]* ([...] milioni di euro): Secondo le autorità belghe ⁽⁴⁶⁾ «lo scenario di liquidazione giudiziaria esporrebbe la SNCB ad un rischio [...] che mette in causa la sua responsabilità. [...] ⁽⁴⁷⁾, [...] ⁽⁴⁸⁾, [...] ⁽⁴⁹⁾» ⁽⁵⁰⁾.

(105) Le autorità belghe citano a mo di esempio una decisione recente [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Le autorità belghe ritengono che la «Commissione deve limitarsi a constatare l'esistenza del rischio e della sua plausibilità, e a stabilire che, di fronte a questo rischio, un operatore privato probabilmente avrebbe, nella stessa situazione, tentato di evitare una liquidazione giudiziaria, optando per una liquidazione amichevole. [...]» ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, protocollate il 16.6.2005 col n. 15050, pag. 22.

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, protocollata il 16.6.2005 con il n. 15050, pag. 22.

⁽⁵¹⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, allegato C 4.

⁽⁵²⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, protocollata il 16.6.2005 col n. 15050, pag. 22.

(107) Lo Studio di avvocati francese *Grand, Auzas et Associés* aveva attirato l'attenzione della SNCB su questo rischio alla fine del 2004 e ha confermato per iscritti la sua analisi di questo rischio.

(108) Inoltre lo studio Linklaters ha indicato alle autorità belghe che se «[...]»⁽⁵³⁾ «[...]»⁽⁵⁴⁾.

(109) Se la SNCB [...], le autorità belghe ritengono che avrebbe dovuto quanto meno finanziare un piano sociale per i 1 300 dipendenti rimanenti; ossia un costo di [...] milioni di euro, e indennizzare i creditori di ABX Francia (8 milioni di euro per i creditori ipotecari e 6 milioni di euro per gli altri creditori).

(110) *Perdite di valore del gruppo ABX a seguito della perdita di clientela (112 milioni di euro):* Le autorità belghe ritengono che una liquidazione giudiziaria dell'attività di trasporto su strada nazionale in Francia avrebbe deteriorato gravemente e durevolmente l'immagine e la reputazione del gruppo e comportato una perdita di clientela a danno dell'intero gruppo. La stima della perdita di valore del gruppo ABX è presentata nella tabella qui di seguito.

Le autorità belghe ritengono che la perdita di fatturato sarebbe stata parzialmente compensata da un'eliminazione immediata dei costi diretti di trasporto. Ma i costi indiretti (costi di struttura) avrebbero potuto essere ridotti solo progressivamente (mediante licenziamenti di personale in proporzione al volume di attività perso) per un periodo di 3 anni al fine di tornare alla situazione precedente alla messa in liquidazione giudiziaria. L'impatto della perdita di clientela sul risultato operativo (EBIT) sarebbe stato più forte il primo anni, e sarebbe diminuito nei due anni successivi fino al ritorno alla situazione precedente alla messa in liquidazione giudiziaria.

Riduzione del valore del gruppo dovuta alla diminuzione del volume a seguito di una liquidazione giudiziaria di ABX LOGISTICS Francia S.A.

Milioni di euro, in base alle previsioni disponibili alla fine del 2004	2005	2006	2007	Totale
in Francia				
Road International France				
Margine lordo iscritto a bilancio	[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %	30 %	15 %	7,5 %	
Impatto EBIT stimato	[...]	[...]	[...]	8,8
Air&Sea Francia				
Margine lordo iscritto a bilancio	[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %	10 %	6 %	2 %	
Impatto EBIT stimato	[...]	[...]	[...]	3,1
Altrove				
Road Germania				
Margine lordo iscritto a bilancio	[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %	30 %	15 %	7,5 %	
Impatto EBIT stimato	[...]	[...]	[...]	46,7
Air&Sea Germania				
Margine lordo iscritto a bilancio	[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %	5 %	3 %	1 %	
Impatto EBIT stimato	[...]	[...]	[...]	3,1
Road Domestic Paesi Bassi				
Margine lordo iscritto a bilancio	[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %	30 %	15 %	7,5 %	
Impatto EBIT stimato	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, allegato C.2.

Milioni di euro, in base alle previsioni disponibili alla fine del 2004		2005	2006	2007	Totale
Road Domestic Belgio					
Margine lordo iscritto a bilancio		[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %		30 %	15 %	7,5 %	
Impatto EBIT stimato		[...]	[...]	[...]	16,5
Altri paesi e linee di prodotti					
Margine lordo iscritto a bilancio		[...]	[...]	[...]	
Perdita di clientela in %		5 %	3 %	1 %	
Impatto EBIT stimato		[...]	[...]	[...]	25,2
Totale					
Margine lordo iscritto a bilancio		455,6	489,7	519,7	
Perdita di clientela in % media ponderata)		14 %	7 %	3 %	
Impatto EBIT stimato		61,6	34,4	16,4	112,4

(111) A questo proposito le autorità belghe hanno indicato anche che, secondo la Corte di giustizia della Comunità europea, «è opportuno (...) ammettere che una società madre può anche, per un periodo limitato, sostenere le perdite di una delle sue filiali al fine di consentire la cessazione di attività di quest'ultima in condizioni ottimali. Decisioni di questo tipo possono essere motivate non solo dalla probabilità di trarne un profitto materiale indiretto, ma anche da altre preoccupazioni, come il desiderio di mantenere il prestigio del gruppo o di riorientare le sue attività»⁽⁵⁵⁾

(112) *Costi di licenziamento del personale divenuto eccedentario a seguito della diminuzione del volume ([...] milioni di euro):* Come indicato precedentemente, le autorità belghe sono partite dall'ipotesi che i costi indiretti avrebbero potuto essere ridotti progressivamente mediante licenziamenti su un periodo di tre anni al fine di tornare ad una situazione di equilibrio. Le stime considerate dalle autorità belghe sono di circa 1 000 licenziamenti (ossia circa 550 persone in Germania, 200 in Francia, 100 in Belgio e 200 nel resto del mondo).

(113) *Impatto sull'esigenza di capitale di circolazione del gruppo ABX (45 milioni di euro):* le autorità belghe ritengono che uno scenario di messa in liquidazione giudiziaria del gruppo avrebbe comportato una forte pressione da parte dei fornitori del resto del gruppo per rinegoziare il termine di pagamento delle loro fatture (ad esempio, pagamento in contanti obbligatorio invece del pagamento a 30 giorni fine mese). Hanno calcolato che una riduzione di 7 giorni del termine medio di pagamento dei fornitori avrebbe determinato un'esigenza immediata di contanti pari a 45 milioni di euro.

(114) *Impatto sul costo medio di finanziamento della SNCB e di ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 milioni di euro):* secondo le autorità belghe, il costo medio di finanziamento della SNCB e di ABX LOGISTICS presso le loro banche rispettive

potrebbe essere aumentato perché una delle loro filiali è stata posta in regime di sospensione dei pagamenti. Il sovraccosto di finanziamento potenziale è valutato a 100 punti di base (1 %) per il debito bancario di ABX LOGISTICS (circa 240 milioni di euro) e a 50 punti di base per il debito bancario della SNCB (circa 900 milioni di euro) che non è stato oggetto di una rilevazione da parte dello Stato belga. Ipotizzando che questo sovraccosto sarebbe neutralizzato in tre anni, le autorità belghe ritengono che il sovraccosto legato al finanziamento del debito della SNCB sarebbe pari a 14 milioni di euro e quello legato al finanziamento del debito legato a ABX LOGISTICS ammonterebbe a circa 7 milioni di euro.

3.4.3. Altre osservazioni delle autorità belghe

(115) Oltre ai confronti del costo stimato dei vari scenari, le autorità belghe ritengono gli investitori tengono conto di altri fattori quando considerano la cessione o la chiusura di un'attività.

(116) Considerano che il fallimento avrebbe potuto generare agitazioni sociali che avrebbero bloccato le attività di ABX LOGISTICS sui siti non interessati dalla liquidazione (attività internazionali) che avrebbero avuto un impatto sul traffico verso gli altri paesi, se non addirittura sul traffico della SNCB. Una società privata trovandosi nella stessa situazione avrebbe, secondo loro, tenuto conto dei rischi analoghi considerevoli e optati per uno scenario di liquidazione volontario.

(117) Più in generale, secondo le autorità belghe, «non è vero che un investitore privato, a maggior ragione se europeo e di dimensioni simili a quelle della SNCB, sceglierebbe necessariamente la liquidazione forzata se questa costasse meno di una liquidazione volontaria. Altre società privato hanno d'altronde, nelle stesse circostanze, optato per uno

⁽⁵⁵⁾ Causa C 303/88, Repubblica italiana contro Commissione (Eni-Lanerosi) [1991] Racc. I-1433, par. 21.

scenario di liquidazione finanziaria col finanziamento di un piano sociale per i lavoratori interessati dalla cessazione delle attività»⁽⁵⁶⁾. Secondo la consulenza richiesta dalle autorità belghe ad uno studio legale specializzato in diritto sociale (Claeys & Engels), esisterebbero vari esempi recenti di società private che hanno adottato un comportamento analogo.

(118) D'altra parte le autorità belghe indicano che la società privata TNT ha realizzato le stesse azioni della SNCB decidendo di abbandonare le sue attività deficitarie di trasporto nazionale e di una parte delle sue attività di «contract logistics» in Francia, invece di metterle in liquidazione volontaria o giudiziaria⁽⁵⁷⁾.

(119) Infine le autorità belghe citano la comunicazione della Commissione di marzo 2005, in materia di ristrutturazione di imprese, che afferma in particolare che «Per mantenere la coesione sociale, che contraddistingue il modello sociale europeo, vanno attuate politiche di accompagnamento volte a ridurre al minimo i costi sociali e a promuovere la ricerca di fonti alternative di impiego e di reddito. (...) Le ristrutturazioni aziendali sono spesso considerate un fenomeno essenzialmente negativo, dato che spesso ne vengono evidenziati gli effetti immediati sull'occupazione o sulle condizioni di lavoro. (...) E quindi necessario accompagnarle affinché i loro effetti sull'occupazione e sulle condizioni lavorative siano il più possibile transitori e limitati»⁽⁵⁸⁾.

(120) A titolo di conclusione, le autorità belghe indicano che la SNCB ha scelto lo scenario dell'MBO per i motivi seguenti:

- (a) Costo e rischio significativamente meno elevati rispetto agli scenari di liquidazione giudiziaria o volontaria,
- (b) Impatto limitato sul valore e l'immagine del gruppo ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) Conseguenze sul piano sociale più accettabili (mantenimento di 1 300 posti di lavoro in Francia in seno alla nuova società privata «Cool Jet»),
- (d) Responsabilità sociale della SNCB nei confronti dei suoi fornitori e dei suoi creditori di comportarsi in modo responsabile, come qualsiasi altra impresa europea di queste dimensioni.

3.5. Riduzione della rete ABX

(121) La ristrutturazione del gruppo ABX ha comportato notevoli riduzioni di capacità della sua attività «freight forwarding» (servizi di spedizione). In questa attività la capacità è misurata in modo pertinente da indicatori quali il fatturato,

il numero di siti, la superficie di deposito o il numero di dipendenti.

(122) Secondo le autorità belghe le misure di operative di ristrutturazione totali applicate all'insieme del gruppo ABX-WW vanno ben oltre alle misure inizialmente previste.

Il piano iniziale prevedeva la vendita di tre filiali che rappresentano 95,8 milioni di euro di fatturato, la chiusura di sette agenzie e 3 depositi in Germania, 4 agenzie in Francia, 2 agenzie nei paesi Bassi, una riduzione di 690 ETP, ivi compreso l'impatto delle chiusure di agenzie.

Le misure di riduzione di capacità notificate nel corso del 2005 determineranno, da qui al termine della ristrutturazione, una riduzione di 176 siti (-31 %), 624 milioni di euro di fatturato (-21 %), 5827 ETP (-40 %- e 917 377 m² la superficie operativa⁽⁵⁹⁾ (-54 %).

Gli impegni aggiuntivi concernenti la Germania, che il Belgio ha assunto nel 2005, accentueranno queste riduzioni.

(123) Le autorità belghe indicano che le riduzioni di perimetro e cessioni effettuate dal 2002 e quelle previste ultimamente sono giunte ad un massimo, in quanto eventuali ulteriori riduzioni comporterebbero lo smantellamento della rete ABX LOGISTICS; Ritengono infatti che l'esistenza di una rete internazionale sia in effetti alla base del posizionamento strategico e commerciale di ABX e dei suoi concorrenti. uno smantellamento della rete avrebbe un impatto negativo grave che metterebbe in pericolo la posizione strutturale competitiva del gruppo sul mercato, la possibilità di realizzare il piano di ristrutturazione e l'attrattiva che il gruppo può esercitare su partner potenziali nell'ambito di una privatizzazione.

Considerano in proposito che l'operazione di abbandono delle attività di corriere nazionale in Francia non sia riproducibile in Germania; l'integrazione delle attività stradali domestiche e internazionali delle società del gruppo in Germania e nei Paesi Bassi è in effetti più spinta rispetto alle attività stradali in Francia, date l'integrazione delle operazioni e dei sistemi informatici e della parte considerevole di clienti comuni; questa maggiore integrazione dipende non solo dalla struttura del mercato tedesco, ma anche dalla storia di ABX LOGISTICS — i dipartimenti «internazionale» e «nazionale» in Francia sono stati integrati solo nel 2003 e in modo parziale, mentre in Germania, le attività di corriere nazionale e le attività di freight forwarding internazionali su strada coesistevano in seno alla stessa entità, dalla fusione nel 1996 delle società THL e Bahntrans (diventate ABX in Germania).

⁽⁵⁹⁾ Secondo i dati di cui la Commissione dispone si tratta fondamentalmente di superfici di deposito.

⁽⁵⁶⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, protocollata il 16.6.2005 col n. 15050, pag. 21.

⁽⁵⁷⁾ Lettera delle autorità belghe del 2.9.2005, pag. 6.

⁽⁵⁸⁾ Comunicazione della Commissione su Ristrutturazioni e occupazione. «Anticipare e accompagnare le ristrutturazioni per ampliare l'occupazione. il ruolo dell'Unione europea», COM(2005) 120 def; pagg. 2 e 3.

Aggiungono che, visto il confronto del numero di siti tra ABX LOGISTICS e i suoi concorrenti sia in Germania che nei Paesi Bassi, un'ulteriore riduzione della densità della rete «Road» porterebbe all'uscita dal mercato tedesco.

Confronto tra il numero di siti «Road» di ABX LOGISTICS e i suoi principali concorrenti sui mercati tedesco e olandese (senza tenere conto degli ulteriori impegni di riduzione in Germania) ⁽⁶⁰⁾

Germania		Paesi Bassi	
Schenker/Stinnes	57	DHL/Danzas (Van Gend&Loos)	17
IDS (Elix)	37	Frans Maas	13
Dachse	34	Vos Logistics	10
SHL/Danzas	32	Wim Bosman	8
ABX LOGISTICS	30	ABX LOGISTICS	4

Fonte: siti Web, stanziamenti ABX LOGISTICS

Sottolineano infine che questi disimpegni si verificano nel momento in cui i principali concorrenti di ABX effettuano acquisizioni di società di corriere o di *groupage*, soprattutto in Germania al fine di sviluppare la loro propria rete di corriere nazionale in questo paese.

3.6. Prestiti concessi dalla SNCB all'ABX nel 2002

(124) La SNCB ha concesso prestiti a varie filiali di ABX.

In aprile e maggio 2002, rispettivamente, la SNCB ha concesso alla sua filiale belga ABX LOGISTICS group NV tre prestiti di 50 milioni di euro, 10 milioni di euro e 29 milioni di euro, rispettivamente, remunerati con tassi variabili. Secondo le autorità belghe il tasso medio di questi prestiti ammontava a [...] %, [...] % et [...] % rispettivamente.

Al 30 giugno 2004 questi prestiti sono stati ripresi dalla SNCB e attribuiti direttamente a ABX Germania, ABC Paesi Bassi e ABX Francia a tassi di interesse di [...] %, [...] % et [...] % rispettivamente.

3.7. La privatizzazione di ABX-WW

(125) Secondo le autorità belghe «la SNCB ha confermato al sua volontà di privatizzare ABX LOGISTICS Worldwide entro sei mesi dalla decisione della Commissione concernere l'approvazione del suo piano di ristrutturazione. (...) Un accordo di principio ("Term sheet") è stato concluso dalla SNCB Holding con un acquirente potenziale e firmato il 22 marzo 2005. Questo accordo è tuttavia soggetto alla condizione sospensiva dell'adozione da parte della Commissione di una decisione positiva che autorizzi il piano di ristrutturazione» ⁽⁶¹⁾.

(126) Le autorità belghe hanno indicato che, a seguito della decisione di ristrutturazione e di cessione di ABX da parte della SNCB, questa impresa ha avviato negoziati con vari potenziali rilevatori. In questa ottica, la SNCB ha incaricato ABX-WW nonché la società «Petercam» affinché la rappresenti nell'ambito di questa vendita.

(127) A partire da giugno 2003 ABX-WW ha avviato discussioni preliminari con un primo partner, un gruppo industriale. In marzo e giugno 2004, è stato stilato un progetto di «*memorandum of understanding*» (protocollo di accordo). Tra giugno e agosto 2004, i negoziati sono stati sospesi per ragioni specifiche di questo primo partner potenziale.

(128) In giugno 2004 ABX-WW ha preso contatto con un secondo partner industriale. Tuttavia, in settembre 2004 questo secondo partner potenziale ha manifestato la volontà di porre fine definitivamente ai negoziati con ABX-WW.

(129) Alla fine di agosto 2004 sono stati stabiliti dei contatti con un terzo partner potenziale, un altro gruppo industriale. Tuttavia questi negoziati sono stati interrotti a favore di contatti fruttuosi con un quarto partner che ha consegnato, in novembre 2004, l'offerta vincolante per la rilevazione di ABX-WW. È con questo candidato, qui di seguito denominato «Yvan», che, in marzo 2005, la SNCB ha firmato il compromesso di vendita e il *term sheet* menzionato.

(130) Secondo tale *term sheet*, Yvan si è impegnato, in caso di decisione positiva della Commissione, ad investire un importo di [tra 60 e 150^(**)] milioni di euro, di cui [...] milioni di euro per il pagamento delle azioni di ABX LOGISTICS Worldwide alla SNCB Holding. Per il resto, questo investimento sarebbe utilizzato nel modo seguente:

(a) [...] milioni di euro per coprire in «back to back» una garanzia della SNCB per un edificio a [...];

(b) [...] milioni di euro sotto forma di un prestito subordinato concesso a ABX LOGISTICS Worldwide per finanziare:

— I costi della transazione che comprende tra l'altro i costi di Yvan e in particolare le sue consulenze strategiche, giuridiche e finanziarie. Questi costi sono stimati ad un importo da [...] a [...] milioni di euro.

— Le esigenze di finanziamento legato all'eventuale ritiro o alle domande di garanzie eventuali da parte di alcuni istituti finanziari a seguito del cambiamento di azionista. Il saldo dell'importo di [...] milioni di euro, dedotti i costi di transazione, ossia da [...] a [...] milioni di euro, è destinato a soddisfare l'esigenza di finanziamento che risulterebbe da questi ritiri.

⁽⁶⁰⁾ Tabella trasmessa delle autorità belghe.

⁽⁶¹⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005, pag. 26.

(131) Il *term sheet* prevede che, fatte salve le condizioni e la *due diligence* usuali in caso di cessione, Yvan e la SNCB saranno costretti a procedere alla vendita del gruppo ABX non appena sarà eliminata la clausola sospensiva della decisione della Commissione.

Qualora tale clausola non venisse eliminata, Yvan e la SNCB potrebbero, in determinate circostanze, non essere più vincolati dal compromesso di vendita.

(132) Infine le autorità belghe hanno precisato che «dopo la privatizzazione di ABX-WW, la SNCB sarà liberata da tutti gli impegni fuori bilancio, garanzie e lettere di patronage. [...]Le lettere di patronage non avranno più motivo di esistere e termineranno non appena le misure finanziarie di ricapitalizzazione della filiale tedesca saranno autorizzate dalla Commissione»⁽⁶²⁾.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

4.1. Apertura della procedura:

(133) Viste le circostanze e le conclusioni espone dalla Commissione nell'apertura del procedimento, le parti interessate seguenti hanno comunicato separatamente e in modo indipendente le osservazioni seguenti.

(134) Innanzitutto sono presentate le posizioni di un primo gruppo di terzi interessati, ossia: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Colonia, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (in qualità di landatario della Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), i cui argomenti si sovrappongono e sono riassunti qui di seguito⁽⁶³⁾.

(135) *Per quanto concerne il piano di ristrutturazione:* Le parti interessate evidenziano le debolezze intrinseche del piano di ristrutturazione presentato inizialmente da ABX. Sono sollevati dubbi sull'ammissibilità delle entità in questione agli aiuti di ristrutturazione, in quanto fanno parte, almeno sul piano economico, di un gruppo di imprese che dovrebbe essere in grado di finanziare le misure previste. Si ricorda che un aiuto alla ristrutturazione può essere autorizzato solo se si collega ad un piano realizzabile di ristrutturazione che garantisca il ritorno alla redditività a lungo termine. Le parti interessate in questione concordano con l'apertura del procedimento dove si rileva che questo piano non porta alla redditività, data l'insufficienza del finanziamento e le misure di ristrutturazione operative insufficienti. Ne consegue che l'approvazione di un aiuto che non porti alla redditività falserebbe la concorrenza in misura contraria all'interesse comunitario.

(136) In linea generale, la probabilità di un ritorno ad una redditività normale dei capitali non sarebbe illustrata, né lo sarebbero le condizioni di tale evoluzione in termini di crescita globale del mercato, conquista di parti di mercato, miglioramento della produttività e della qualità di servizio e cambiamento dei comportamenti dei clienti.

(137) Le misure di ristrutturazione e razionalizzazione previste corrisponderebbero ad un adeguamento ai cambiamenti del mestiere dei corrieri e della logistica che avrebbero dovuto essere realizzati da ABX da vari anni e che le altre imprese del settore avrebbero già attuato con notevoli sforzi. L'approvazione del piano da parte della Commissione non farebbe che prorogare la perturbazione del mercato già esistente e riversare le difficoltà economiche sulle imprese che hanno già proceduto ad una ristrutturazione, in particolare le imprese medie con capitali privati, o persino creare per alcune di queste difficoltà insormontabili.

(138) *Per quanto riguarda l'interferenza dello Stato:* I ritardi della ristrutturazione di ABX sarebbero in gran parte dovuti alla continua ingerenza della SNCB nella gestione quotidiana di ABX e alla nomina politica dei membri del consiglio di amministrazione di ABX. Alcune parti interessate sottolineano la mancanza di trasparenza nella scelta degli amministratori sia di ABX logistics Group, sia successivamente di quelli di ABX Logistics Worldwide. Questi amministratori sarebbero nominati in modo discrezionale dalla direzione della SNCB secondo criteri di carattere politico, impedendo l'autonomia della gestione dell'impresa. È stato in particolare ricordato che le decisioni di gestione dell'ABX sarebbero adottate sia dal Consiglio dei ministri che dalla direzione della SNCB e che non si può affermare che ABX abbia gestito il suo comitato esecutivo.

(139) *Per quanto riguarda la ristrutturazione della filiale in Francia:* L'importo del rifinanziamento necessario è sottostimato. Il piano iniziale sottovaluta la portata del sostegno necessario anche solo per cancellare le perdite registrate dalla costituzione della rete di filiali ABX. Complessivamente, le previsioni di risanamento dell'attività sarebbero irrealistiche e impossibili da realizzare senza ulteriori aiuti complementari e senza la conquista di parti di mercato a svantaggio dei concorrenti mediante una politica che altera il mercato.

(140) *Per quanto riguarda la privatizzazione di ABX:* Alcune parti interessate hanno chiesto la privatizzazione di ABX. È stato criticato il fatto che tale privatizzazione sia stata solo prospettata, senza che vi siano segni concreti di tale vendita.

(141) *Per quanto riguarda l'acquisizione e l'estensione della rete ABX:* I suddetti terzi ritengono che l'intervento di ABC nel settore dei servizi di corriere e delle prestazioni logistiche dal 1988 è avvenuto mediante aiuti di Stato illegittimi che hanno creato gravi distorsioni della concorrenza sul mercato. La costituzione della rete ABX sarebbe stata possibile unicamente grazie agli ingenti aiuti di Stato concessi dalla SNCB.

(142) In seguito sono presentate le posizioni di un secondo gruppo di terzi interessati, ossia: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge

⁽⁶²⁾ Lettera delle autorità belghe del 9.6.2005.

⁽⁶³⁾ Anche se non tutte le argomentazioni menzionate qui di seguito sono state evocate individualmente dalle parti in questione, riassumono tuttavia gli elementi essenziali tratti da questo insieme di commenti.

des Transporteurs, 9. ABX Logistics — i rappresentanti del gruppo tedesco ABX Logistics i cui argomenti si accavalano e sono riassunti qui di seguito ⁽⁶⁴⁾.

- (143) La situazione dei dipendenti di ABX ha suscitato numerosi commenti delle parti interessate. Ricordano che varie centinaia di dipendenti sono già stati interessati dai precedenti piani sociali in Francia e che i posti di lavoro dell'attività logistica sono a rischio. I rappresentanti della filiale tedesca ricordano inoltre la riduzione di circa 400 dipendenti dal 1998 cui vanno ad aggiungersi 2 000 posti di lavoro dell'indotto. Si ricorda inoltre che ABX sta per essere privatizzata e che gli sforzi in tal senso non dovrebbero essere vanificati.
- (144) La CGT chiede più specificatamente la creazione di una tariffazione sociale obbligatoria per lottare contro il «dumping economico» apparentemente praticato dai concorrenti di ABX in Francia.
- (145) La *Fédération Royale Belge des Transporteurs* (FRBT) sottolinea tuttavia che ABX è stata in grado di cooperare accettando di consegnarle i suoi libri contabili. La FRBT è pertanto in grado di affermare che la regolamentazione vigente in materie di licenza e assicurazione dei veicoli è rispettata.
- (146) Si segnala inoltre che la direzione di ABX (Belgio) S.A. ha trasmesso alla Commissione, dopo il termine ultimo per la presentazione delle osservazioni, una petizione degli autisti che lavorano nei vari centri di distribuzione regionali di ABX Belgio, con cui si chiede esplicitamente una decisione favorevole per la ristrutturazione di ABX.

4.2. Estensione del procedimento

- (147) Vista l'estensione del procedimento, le parti interessate seguenti hanno comunicato separatamente e in modo indipendente le osservazioni seguenti.
- (148) Innanzitutto sono presentate le posizioni di un primo gruppo di terzi interessati, ossia: 1. «HALTE»; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA — Belgian Courier Association; 4. Sig. Robert Ziegler ⁽⁶⁵⁾, Febetra (*Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques*); 6. SAV — Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, i cui argomenti si sovrappongono e sono riassunti qui di seguito ⁽⁶⁶⁾.
- (149) Queste parti esprimono fondamentalmente dubbi circa la compatibilità degli aiuti ricevuti da ABX e chiedono il ripristino di condizioni di concorrenza equa, soprattutto dato l'aumento degli aiuti notificati e vista la posizione

importante occupata da ABX su dei mercati soggetti ad una forte concorrenza, soprattutto in Germania. Un'eventuale approvazione degli aiuti dovrebbe essere quantomeno accompagnata da contropartite sufficienti da parte di ABX. Per quanto riguarda la vendita di una parte di ABX Francia, queste parti chiedono di verificare che la vendita abbia avuto luogo senza comportare nuovi aiuti. Questa vendita di ABX è ritenuta un passo positivo a condizione che avvenga a condizioni di mercato. Tale vendita non dovrebbe tuttavia portare la Commissione ad adottare una decisione meno severa riguardo agli aiuti percepiti di ABX rispetto alla decisione che sarebbe adottata in caso di mancata vendita.

- (150) Il sig. Ziegler segnala peraltro che un rimborso del prestito di 140 milioni di euro annunciato a favore di ABX non è avvenuto, che non è escluso che ABX benefici di un vantaggio nella privatizzazione di ABX, date le condizioni di tale privatizzazione, che la SNCB non ha venduto ABX-Francia, che una ristrutturazione di ABX non sembra realista nelle condizioni di gestione e strategia d'impresa attuali e che un fallimento di ABX avrebbe ripercussioni considerevoli .
- (151) In seguito sono presentate le posizioni di un secondo gruppo di terzi interessati, ossia: 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA — Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR — Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren «BA.AN» BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag i cui argomenti si sovrappongono e sono riassunti qui di seguito ⁽⁶⁷⁾.
- (152) Questi terzi auspicano perlopiù che la Commissione non metta a repentaglio il lavoro di migliaia di subcontraenti che lavorano per ABX con una decisione sfavorevole.
- (153) *Cool Jet* indica che le attività riacquistate nell'operazione di MBO potranno diventare redditizie dopo il risanamento che dovrebbe essere realizzato secondo un piano strategico preciso entro tre anni dopo la ripresa delle attività; il prezzo di vendita tiene conto delle perdite ragionevolmente previste e iscritte a bilancio; le attività riprese non detengono una quota di mercato significativa (1,5 % del mercato dei servizi corriere e corriere espresso in Francia) e infine 1300 persone lavorano per *Cool Jet* e questi posti di lavoro sarebbero andati perduti se *Cool Jet* non avesse acquisito le attività interessate.

⁽⁶⁴⁾ Anche se non tutte le argomentazioni menzionate qui di seguito sono state evocate individualmente dalle parti in questione, riassumono tuttavia gli elementi essenziali tratti da questo insieme di commenti.

⁽⁶⁵⁾ Secondo la lettera del presidente del consiglio di amministrazione del gruppo Ziegler, in data 18.8.2005, il sig. Robert Ziegler non è autorizzato a rivolgersi individualmente alla Commissione a nome del gruppo Ziegler o di Ziegler S.A.

⁽⁶⁶⁾ Anche se non tutte le argomentazioni menzionate qui di seguito sono state evocate individualmente dalle parti in questione, riassumono tuttavia gli elementi essenziali tratti da questo insieme di commenti.

⁽⁶⁷⁾ Anche se non tutte le argomentazioni menzionate qui di seguito sono state evocate individualmente dalle parti in questione, riassumono tuttavia gli elementi essenziali tratti da questo insieme di commenti.

(154) D'altra parte, UPTR dichiara di aver preso conoscenza dei libri di ABX in totale trasparenza e rileva il miglioramento dei risultati del gruppo, che nel 2004 è andato in attivo per la prima volta. UPTR incoraggia la Commissione ad adottare una decisione rapidamente al fine di consentire la privatizzazione di ABX che garantirà la stabilità di un operatore leale la cui presenza è positiva per il settore del trasporto stradale belga.

(155) La Commissione inoltre ha ricevuto, dopo la scadenza del termine ultimo stabilito, un esposto nei confronti della vendita di ABW-WW che sostiene che la SNCB Holding non ha seguito le condizioni di una procedura trasparente, aperta e non discriminatoria per la privatizzazione di ABX Logistics e avrebbero in questo modo scartato gli investitori denunciati.

5. OSSERVAZIONI DEL BELGIO

5.1. Apertura ed estensione del procedimento:

(156) Gli elementi di fondo contenuto nelle osservazioni del Belgio per quanto riguarda l'apertura e l'estensione del procedimento sono perlopiù integrati nella parte descrittiva. Gli altri elementi sono riassunti qui di seguito.

(157) *Per quanto l'attribuzione di alcune azioni allo Stato belga:* Le autorità belghe hanno indicato che per l'intero procedimento lo Stato Belga non ha interferito nel senso della sentenza *Stardust* della Corte di giustizia nel processo decisionale della SNCB riguardante ABX Logistics. Hanno inoltre ricordato che spetta alla Commissione dimostrare, se del caso, il contrario.

(158) Per quanto concerne gli investimenti di ABC le autorità belghe hanno sempre sostenuto che lo Stato non è intervenuto nelle decisioni della SNCB.

(159) Per quanto concerne il comunicato stampa del Consiglio dei Ministri del 22.2.2002 la autorità belghe hanno ricordato che ⁽⁶⁸⁾:

(a) «le autorità pubbliche non possono legalmente imporre decisioni o orientamenti agli organi delle imprese pubbliche autonome (come la SNCB) su materie che non rientrano nelle loro missioni di servizio pubblico (come la gestione di ABX LOGISTICS).»

(b) «nel comunicato stampa del 22 febbraio 2002, il Consiglio dei Ministri si è limitato ad esprimere il proprio sostegno riguardo ad alcuni orientamenti relativi alla ristrutturazione di ABX LOGISTICS (orientamenti che, in fin dei conti, non sono stati approvati dal consiglio di amministrazione della SNCB, a parte uno che era già stato adottato prima del 22 febbraio 2002).»

(c) «il fatto che le autorità pubbliche, nelle riunioni intergabinetti o in altre occasioni, abbiano avuto conoscenza di relazioni o studi concernenti la SNCB e ABX

LOGISTICS rientra nel normale comportamento di un investitore, desideroso di seguire le principali evoluzioni del proprio investimento.»

5.2. Risposta delle autorità belghe alle osservazioni di terzi

(160) In risposta alle osservazioni delle parti interessate circa la scelta degli amministratori in funzione della loro appartenenza politica, le autorità belghe indicano che le attività di ABX Logistics non riguardano le missioni di servizio pubblico della SNCB. Queste attività e la loro gestione rientrerebbero dunque a pieno titolo nell'autonomia di gestione della SNCB. Ne consegue che la procedura di nomina degli amministratori di ABX Logistics è quella stabilita dalla legge belga per tutte le società anonime disciplinate da tale legge. La nomina degli amministratori di ABX LOGISTICS e delle sue filiali avrebbe seguito pertanto procedure trasparenti, stabilite per legge, e non sarebbe frutto di scelte arbitrali in funzione di un'appartenenza politica.

(161) *Per quanto riguarda il finanziamento della rete ABX Logistics :* Le autorità belghe affermano che la struttura del bilancio della SNCB fino al 2001 era sana e che il risultato consolidato era positivo tra il 1988 e il 1999.

(162) *Le argomentazioni del Belgio nei confronti dei (re)investitori:* Oltre alle indicazioni delle autorità belghe circa i (re) investitori già riassunte nell'antefatto, le autorità belghe ritengono anche che l'intervento occasionale della SNCB per quanto concerne determinate filiali (Germania, Francia, Paesi Bassi, Portogallo e Belgio) sia del tutto compatibile con il principio dell'investitore privato nell'economia di mercato. Inoltre si ricorda che gli interventi riguardanti ABX LOGISTICS Singapore non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 87 del trattato.

(163) Per quanto concerne le osservazioni di terzi sull'estensione del procedimento, le autorità belghe affermano di aver già risposto precedentemente a tali osservazioni che non fanno che ribadire i dubbi della Commissione.

(164) Per quanto attiene all'intervento del sig. Robert Ziegler, le autorità belghe dichiarano che il prestito temporaneo di 140 milioni di euro e la nuova misura destinata a capitalizzare questo prestito sono stati notificati alla Commissione. In attesa dell'approvazione, non vi può essere un impegno da parte della SNCB o dell'ABX. Lo stesso dicasi per l'apporto di 157,4 milioni di euro in fondi propri per la ristrutturazione di ABX Germania nonché per le altre misure notificate. Quanto al potenziale vantaggio di cui ABX potrebbe beneficiare grazie alla sua privatizzazione, le autorità belghe rinviando alla «fairness opinion» (attestazione di equità) elaborata da KPMG e trasmessa alla Commissione che indica che «*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*» («I termini della vendita proposta sono equi e ragionevoli e rappresentano un valore di mercato equo»). Quanto alla

⁽⁶⁸⁾ Lettera delle autorità belghe del 29.8.2003, pag. 16.

presunta vendita di ABX Francia, le autorità belghe ricordano che hanno segnalato quali fossero le parti vendute. Per quanto riguarda le condizioni della vendita, menzionano la relazione di Ernst&Young secondo la quale «*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair*» («*la valutazione del prezzo delle attività di trasporto stradale nazionale che ammonta a (...) è equa*»). Infine per le possibili conseguenze di un fallimento del gruppo ABX, le autorità belghe si limitano a ricordare le gravi conseguenze di una decisione anche parzialmente negativa della Commissione sia per ABX LOGISTICS Worldwide che per SNCB Holding.

(165) Vendita di ABX-WW: Secondo le autorità belghe, la SNCB Holding non era assolutamente tenuta a privatizzare ABX Logistics Worldwide mediante un bando di gara.

(166) Le autorità belghe indicano che dall'esame della pratica della Commissione in materia di aiuti di Stati per quanto concerne le privatizzazioni, risulta che, qualora non sia stato pubblicato un bando di gara, la Commissione si limita a verificare che la vendita degli attivi avvenga ad un prezzo di mercato, in base ad una valutazione effettuata da un esperto indipendente. A questo proposito le autorità belghe hanno presentato alla Commissione — conformemente a tali principi — una valutazione indipendente dell'ufficio di consulenza KPMG *Corporate Finance* sulle condizioni di vendita di ABX Logistics Worldwide.

6. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

6.1. Esistenza di un aiuto di Stato

(167) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE stabilisce che «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».

(168) In via preliminare la Commissione rileva che le misure in questione hanno riguardato varie società che facevano parte della rete ABX al momento della sua costituzione, e successivamente sono state integrate nel gruppo ABX, dopo la creazione dell'holding ABX-WW. Essa ritiene che prima della costituzione giuridica di questa holding, queste società formavano, in seno al gruppo SNCB un'unità economica chiaramente separata (qui di seguito «il gruppo ABX») che è l'entità da considerare nell'analisi che segue.

(169) La Commissione rileva immediatamente che tre dei quattro criteri dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato («favorire talune imprese», «minacciare di falsare la concorrenza» e «incidere sugli scambi tra Stati membri») sono soddisfatti.

In effetti i fondi apportati dalla SNCB al gruppo ABX favoriscono questa società rispetto ad altre imprese presenti sui mercati.

D'altra parte, avvantaggiando unicamente il gruppo ABX e le sue filiali, queste misure falsano o minacciano di falsare la concorrenza sulla parte di queste attività soggette a libera concorrenza.

Infine queste misure incidono sugli scambi tra Stati membri, dato che l'attività concorrenziale in questione è esercitata anche in molti altri Stati membri. Questa conclusione si applica anche alle misure a favore di società del gruppo operanti al di fuori del territorio comunitario. In effetti da un lato, conformemente alla sentenza «*Tubemuse*»⁽⁶⁹⁾, data l'interdipendenza tra i mercati in cui operano le imprese comunitarie, non si può escludere che un aiuto falsi la concorrenza intracomunitaria, anche se l'impresa beneficiaria esporta la quasi totalità della sua produzione al di fuori della Comunità. D'altra parte, trattandosi di un gruppo di trasporto internazionale che esercita le sua attività su scala mondiale in concorrenza con altri operatori comunitari, l'aiuto concesso ad una società del gruppo che opera nei paesi terzi rafforza l'insieme del gruppo e falsa, o rischia di falsare, la concorrenza intracomunitaria.

(170) Inoltre occorre ritenere che le misure che apparentemente mobilitano risorse della SNCB utilizzano in realtà risorse statali (fondi pubblici)

(171) In effetti dalla proprietà della SNCB da parte dello Stato e dal suo statuto specifico di impresa pubblica si deduce che le risorse della SNCB sono costantemente sotto controllo pubblico. Tale conclusione è corroborata dalla constatazione che la SNCB è soggetta alle disposizioni della legge del 21 marzo 1991 che le garantisce una protezione specifica contro il rischio di fallimento, assimilabile ad una garanzia offerta dallo Stato.

(172) Nella sua sentenza *Stardust Marine*⁽⁷⁰⁾, la Corte indica : «occorre ricordare come dalla giurisprudenza della Corte già risulti che l'art. 87, n. 1, CE comprende tutti gli strumenti pecuniari che le autorità pubbliche possono realmente usare per sostenere imprese, a prescindere dal fatto che questi strumenti appartengano o meno permanentemente al patrimonio dello Stato. Pertanto, anche se le somme corrispondenti alla misura in questione non sono permanentemente in possesso del Tesoro pubblico, il fatto che restino costantemente sotto il controllo pubblico, e dunque a disposizione delle autorità nazionali competenti, è sufficiente perché esse siano qualificate risorse statali» .

⁽⁶⁹⁾ Sentenza del 21 marzo 1990, C-142/87, Belgio/Commissione, causa detta «*Tubemuse*» (Racc. pag. I-959, punto 35).

⁽⁷⁰⁾ Sentenza del 16.5.2002, C-482/99, Belgio/Commissione, causa detta «*Stardust marine*» (Racc. pag. I-4397, punto 37).

- (173) D'altra parte sempre nella sentenza Stardust Marine, al punto 52, la Corte indica : «...il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure».
- (174) Un'altra condizione necessaria affinché delle misure adottate da un'impresa pubblica costituiscano aiuti di Stato è che queste misure non siano conformi al comportamento che un investitore privato posto in una situazione analoga adotterebbe.
- (175) Quando queste due condizioni sono riunite, le misure costituiscono aiuti di Stato di cui la Commissione analizza l'oggetto e l'importo.

6.1.1.1. *Gli investimenti del 2001 e i contributi paralleli*

- (176) Le autorità belghe hanno indicato che i reinvestimenti effettuati nel 2001 dalla SNCB nelle attività tedesche, olandesi e francesi del gruppo ABX si basavano su previsioni economiche positive e consulenze di esperti in materia di sviluppo dell'impresa.
- (177) I calcoli sulla redditività già illustrati sembrano essere fondati su ipotesi accettabili di sviluppo dell'attività che la SNCB poteva aver formulato nel 2001.
- (178) Gli investimenti in Germania si basano su un parere che valutava che la possibilità di successo del risanamento di ABX-D avrebbe consentito di portare avanti la strategia di ABX con un potenziale valore da creare di 300 milioni di euro rispetto all'apporto di 50 milioni di euro e su un rendimento interno soddisfacente.
- (179) Per l'investimento di 30 milioni di euro in Francia, il calcolo della redditività porta a ritenere che la SNCB poteva conseguire un tasso di rendimento interno situato tra 8 e 14 %. Inoltre questo investimento ha permesso di avviare un programma di cartolarizzazione dei crediti che ha consentito alla società di ottenere una linea di credito bancario di 70 milioni di euro.
- (180) Trattandosi dell'investimento realizzato nel 2001 in ABX-NL, la Commissione ritiene che non vi siano giustificazioni adeguate, come sostengono le autorità belghe, per basare il calcolo dell'IRR sull'importo dell'aumento di capitale, previa deduzione dei costi di acquisizione di Wegtransport. Tuttavia, visto che l'investimento totale della SNCB comprende il costo di acquisizione, ed ammonta pertanto a 19,2 milioni di euro invece di 12,2 milioni di euro, l'IRR dell'investimento si situa tra 8,9 % e 10,2 % e rimane pertanto accettabile, soprattutto se si considera che al momento dell'investimento il ritorno alla redditività dell'insieme di ABX-NL era previsto nel giro di due anni.

- (181) Analogamente, la stima dei tassi di redditività dei «contributi paralleli» al capitale delle società del gruppo ABX presenti in Irlanda, Belgio, Portogallo e Singapore (che non registravano difficoltà finanziarie) fa emergere un IRR previsto tra 9,6 % e 12,7 % che sembra accettabile.
- (182) La Commissione ricorda inoltre che, fino alla fine del 2001, la SNCB disponeva di una struttura finanziaria che le consentiva di finanziare il suo sviluppo commerciale senza gravare eccessivamente sulla sua struttura finanziaria (rapporto debiti su fondi propri che passa da 0,6 a 0,9 nel periodo 1997-2001); la situazione è cambiata a partire dal 2002.
- (183) Infine è opportuno sottolineare che queste decisioni di investimento si inseriscono in una strategia di gruppo. In questa condizioni la SNCB aveva motivo di tenere conto non solo del rendimento interno previsto di ogni operazione, ma anche degli effetti positivi previsti a livello di gruppo.

- (184) La Commissione conclude che effettuando, date le prospettive in quel momento, ai reinvestimenti realizzati nel 2001 e ai «contributi paralleli», la SNCB si è comportata come un investitore privato, e che queste misure non costituiscono aiuti di Stato.
- (185) D'altro canto la Commissione rileva che la SNCB ha attribuito la sua garanzia a ABX Singapore senza esigere remunerazioni, contrariamente a quello che avrebbe fatto un investitore privato. Sapendo che questa garanzia è stata concessa in giugno 2000, nel momento in cui ABX inizia a suscitare l'interesse pubblico ed alcuni interventi delle autorità pubbliche a proposito della SNCB, e per tener conto, nella sua analisi, di tutti gli elementi di aiuto potenziale, la Commissione ritiene che la concessione di questa garanzia senza oneri possa contenere degli aiuti di Stato. Visto che questa garanzia è stata attribuita ad una società del gruppo ABX nel momento in cui la riorganizzazione e la ristrutturazione della rete erano già stabilite e in corso di realizzazione, la Commissione esaminerà questo aiuto con le altre misure di ristrutturazione del gruppo ABX che ha incorporato ABX Singapore.

6.1.1.2. *Misure di ricapitalizzazione*

- (186) La riunione del Consiglio dei ministri belga di febbraio 2002 costituisce una prova irrefutabile dell'implicazione, da quel momento, del governo belga nella gestione del fascicolo ABX da parte della SNCB. Le misure di ricapitalizzazione di ABX Germania (per un importo pari a 157,4 milioni di euro) e di ABX Paesi Bassi (per un importo pari a 10,6 milioni di euro) sono state notificate alla Commissione successivamente a tale data e non sono ancora state attuate. Il Belgio non ha presentato queste misure come investimenti accorti, ma come aiuti alla ristrutturazione. E certo che queste misure devono essere qualificate come aiuti di Stato e considerate aiuti alla ristrutturazione.

(187) La lettera di *patronage* che la SNCB ha dovuto fornire alla sua filiale tedesca perché questa si trovava, già dal mese successivo alla sua acquisizione, in una situazione di fondi propri negativi, è stata riemessa ogni anno fino al 2005, anche in un momento in cui le decisioni della SNCB concernenti ABX potevano senza dubbio essere attribuite allo Stato. Dal momento che la lettera in questione contiene impegni paragonabili a quelli di una garanzia e non ha dato luogo ad una remunerazione della SNCB, la Commissione ritiene di essere in presenza di elementi di aiuto di Stato. Tuttavia, visto che la ricapitalizzazione di ABX Germania da parte della SNCB, oggetto della presente decisione, apporta ai creditori di tale società, in modo effettivo e definitivo, la sicurezza che ricercavano con la lettera di *patronage* (che diventa pertanto inutile), non occorre procedere ad un esame separato e superfluo rispetto a quello delle misure di ricapitalizzazione stesse.

6.1.3. I prestiti del 2002

(188) La SNCB ha concesso prestiti a ABX Logistics NV, e a ABX-D, -NL e -F a partire da aprile e maggio 2002, dunque in un periodo in cui le decisioni della SNCB concernenti ABX si possono indubbiamente attribuire allo Stato.

(189) Come indicato nella parte descrittiva, questi prestiti hanno portato a remunerazioni comprese tra [...] e [...] %. La Commissione ritiene che questo livello di remunerazione non sia adeguato, tenuto conto della situazione delle imprese in questione. Come indicatore di un livello di tasso adeguato, utilizza il tasso di riferimento della Commissione che, peraltro, è stato utilizzato per il calcolo dell'aiuto al salvataggio concesso nel gennaio 2003 a ABX Germania, ossia 5,6 %.

(190) La Commissione ne deduce che questi prestiti comportano un elemento di aiuto di Stato. In base al tasso di riferimento citato, maggiorato di 400 punti di base per un'impresa in difficoltà, ma anche fase di ristrutturazione, la Commissione ritiene che l'importo dell'elemento di aiuto di Stato corrispondente a questo prestito ammonti a 8 milioni di euro.

(191) Visto che i prestiti sono stati attribuiti a varie società del gruppo ABX nel momento in cui la riorganizzazione e la ristrutturazione della rete erano già stabilite e in corso di realizzazione, la Commissione esaminerà questo aiuto con le altre misure di ristrutturazione del gruppo ABX che ha incorporato le attività mantenute delle società che hanno beneficiato di tali prestiti.

6.1.4. La garanzia concessa per la costituzione del cash pool

(192) Come ricordato nella descrizione delle misure di ristrutturazione, le autorità belghe hanno indicato che questa linea di tesoreria di [...] milioni di euro aperta dal gruppo ABX presso un istituto finanziario determina una remunerazione commerciale e che la garanzia costituita nel gennaio 2001

dalla SNCB per questa linea di credito è stata oggetto di una remunerazione di [...] punti di base.

(193) Questo tasso risulta accettabile in relazione ai tassi bancari concessi usualmente in situazioni analoghe⁽⁷¹⁾. La Commissione ne deduce che questa garanzia non ha procurato al gruppo ABX un vantaggio che costituisce un aiuto di Stato. D'altra parte, anche se si dovesse considerare che il tasso chiesto da un investitore privato sarebbe stato superiore di qualche punto di base o persino il doppio, ne sarebbe risultato un vantaggio trascurabile rispetto alle misure di aiuto (0,007 milioni di euro l'anno) che non avrebbe modificato l'analisi riportata qui di seguito sulla compatibilità dell'insieme delle misure di aiuto alla ristrutturazione.

6.1.5. Gli altri impegni fuori bilancio della SNCB

(194) Le autorità belghe hanno affermato che al di fuori delle garanzie riprese al momento dell'acquisizione iniziale di alcune società della rete, le uniche garanzie nuove emesse dalla SNCB a vantaggio del gruppo ABX sono le due garanzie già menzionate a beneficio di ABX Singapore, scaduta nel 2005, e dell'istituto che ha concesso la linea di tesoreria per il cash pool. La SNCB ha tuttavia emesse alcune lettere di *patronage*.

(195) Le autorità belghe ritengono che queste lettere, che non danno luogo ad una remunerazione, costituiscono nell'economia di mercato una pratica frequente nelle relazioni tra una società madre e le sue filiali. Nel caso specifico, oltre alla lettera già esaminata a beneficio di ABX Germania e a una lettera di *patronage* che favorisce ABX Spagna per un importo pari a 12,3 milioni di euro, la Commissione ha constatato che nessuna delle nuove lettere di *patronage* di cui è a conoscenza e che sia stata emessa a partire dal 2000 (momento in cui ABX inizia a suscitare un interesse pubblico) contiene termini giuridicamente vincolanti per la SNCB. La Commissione ritiene che questa lettera a favore di ABX Spagna equivalga ad una garanzia bancaria, visto che la SNCB si impegna a concedere i fondi necessari a ABX Spagna affinché questa possa pagare i suoi debiti alla banca. La Commissione ricorda che l'elemento di aiuto in questo caso è costituito dal costo della garanzia che l'impresa avrebbe dovuto pagare per ottenere il prestito in questione, e che va ad aggiungersi al costo del credito stesso; questo elemento è comunque limitato e corrisponde a qualche punto di base. Pertanto, se si considera adeguato il margine di [...] punti di base pagato dal gruppo ABX alla SNCB, l'elemento di aiuto rimanente è marginale (0,02 milioni di euro l'anno). Anche se questo costo della garanzia dovesse essere notevolmente più elevato, ad esempio il doppio, ossia [...] punti di base, l'elemento di aiuto resterebbe sempre altrettanto marginale (0,04 milioni di euro l'anno) e non modificherebbe le conclusioni sull'aiuto alla ristrutturazione.

⁽⁷¹⁾ A titolo di esempio, citiamo il tasso di [...] punti di base pagato da una filiale di ABX alle proprie banche per la garanzia bancaria.

6.1.6. *Abbandono dell'attività nazionale di trasporto su strada in Francia*

- (196) La scelta e le condizioni della cessione da parte di ABX Francia delle sue attività *road domestic* sono chiaramente attribuibili allo Stato belga, la Commissione deve pertanto verificare le motivazioni avanzate dalle autorità belghe per giustificare la scelta dell'MBO come la scelta che un investitore privato avrebbe compiuto nella stessa situazione.
- (197) *Costo dello scenario scelto dalla SNCB*: il costo totale dello scenario di abbandono scelto dalla SNCB ammonta a 137,5 milioni di euro, ossia [...] milioni di euro corrispondente a all'attivo netto negativo dell'attività al momento dell'abbandono e [...] milioni di euro di prezzo di vendita negativo.
- (198) La Commissione ricorda che due esperti indipendenti hanno confermato che questo importo di [...] milioni di euro corrisponde al valore negativo dell'attività *road domestic* ceduta ai dipendenti.

Deloitte Corporate Finance ha infatti, riesaminato il piano d'impresa (*business plan*) dell'attività interessata e lo ha stimato col metodo dei *discounted cash flows* (flussi di cassa attualizzati). Questo piano di impresa riguarda il periodo 2005-2008. La valutazione porta ad un valore di ABX-F *domestics* che corrisponde al prezzo negativo summenzionato. Questo risultato è stato avallato da *Ernst & Young Transaction Advisory Services* che hanno riesaminato le stime di *Deloitte*.

Dal momento che questi due esperti indipendenti utilizzano metodi di valutazione consueti e adeguati, la Commissione concorda che questo prezzo corrisponde al prezzo di mercato e che il rivelatore dell'attività *road domestic France* non ha beneficiato di aiuti di Stato al momento della rilevazione.

- (199) *Costo dello scenario di liquidazione amichevole*: Secondo le autorità belghe, il costo dello scenario di liquidazione amichevole ammonterebbe a 183 milioni di euro, ossia [...] milioni di euro a titolo di attivo netto negativo al momento della decisione di cessione e [...] milioni di euro di altri costi supplementari.
- (200) Nell'ambito di un piano di liquidazione amichevole, la SNCB avrebbe dovuto indennizzare l'insieme dei creditori della società messa in liquidazione che non sarebbero stati coperti dagli attivi liquidati. È dunque lecito tenere conto del costo di [...] milioni di euro.
- (201) Gli altri costi supplementari presi in considerazione dalle autorità belghe comprendono in particolare [...] milioni di euro per il piano sociale che avrebbe dovuto essere realizzato dalla SNCB al momento della liquidazione e [...] milioni di euro dovuti alle perdite che sarebbero state registrate dal gruppo ABX nel corso della negoziazione del piano.
- (202) Queste due stime appaiono ragionevoli. In effetti per il piano sociale, questo importo corrisponde ad un costo di piano sociale di [...] euro per dipendente, costo del tutto accettabile; per le perdite da considerare nel corso della

realizzazione del piano, l'importo previsto è paragonabile al livello di perdite stimato per il 2005 nel piano della società al momento della cessione (tra [...] e [...] milioni di euro). Le autorità belghe prendono in considerazione nella loro stima un importo aggiuntivo di 15 milioni di euro per le perdite nel primo quadrimestre 2006.

- (203) Di conseguenza, visto che inoltre ABX Francia avrebbe dovuto far fronte a varie indennità di risoluzione dei contratti (per un costo stimato dalle autorità belghe a 14 milioni di euro) e alle conseguenze, sulle altre attività del gruppo, di una perdita dell'accesso al mercato francese, è ragionevole ritenere che la liquidazione amichevole avrebbe portato la SNCB ad addossarsi un costo più elevato rispetto a quello della rilevazione dell'attività *road domestic France* da parte dei dipendenti.
- (204) *Costo dello scenario di liquidazione giudiziaria*: Secondo le autorità belghe, il costo dello scenario di liquidazione giudiziaria sarebbe ammontato a 346 milioni di euro, ossia [...] milioni di euro a titolo di attivo netto negativo della società ceduta al momento della decisione di cessione e [...] milioni di euro di altri costi supplementari.
- (205) Secondo la Commissione, diversamente dallo scenario di cessione o di liquidazione amichevole, non vi è motivo di ritenere che, nello scenario di liquidazione forzata, la SNCB avrebbe dovuto sostenere la totalità dei [...] milioni di euro corrispondenti all'attivo netto negativo al momento in cui è stata presa la decisione di cessione, in quanto, per definizione, non avrebbe cercato di indennizzare i creditori della sua filiale.
- (206) Tra gli altri costi supplementari, le autorità belghe ritengono che, in questo scenario, la SNCB avrebbe potuto sostenere un rischio [...] dell'importo di 58 milioni di euro.
- (207) A sostegno di questa tesi, le autorità belghe hanno fornito alla Commissione vari elementi, in particolare un parere degli esperti *Linklaters et Grand Auzas* e associati, secondo i quali questo scenario di liquidazione giudiziaria esporrebbe la SNCB ad un rischio reale e non trascurabile [...] che metterebbe in gioco la sua responsabilità.
- (208) La Commissione riconosce che, in alcuni casi eccezionali, alcune legislazioni nazionali prevedono la possibilità per dei terzi di rivalersi sugli azionisti di una società liquidata, soprattutto se questi azionisti possono essere considerati dei [...] e/o responsabili di errori di gestione.
- (209) Nel caso in esame, tuttavia, sebbene tale possibilità esista nel diritto francese e le autorità belghe abbiano fornito un certo numero di indicazioni rispetto a questo rischio, non hanno sufficientemente dissipato i dubbi espressi al momento dell'estensione del procedimento in aprile 2005. La Commissione ne deduce che non è lecito, nel caso in questione, annoverare tra i costi di questo scenario i 58 milioni di euro legati, secondo le autorità belghe, al rischio di [...].
- (210) Analogamente, la Commissione ritiene che, visto soprattutto lo statuto particolare della SNCB, è improbabile che il costo di finanziamento della SNCB avrebbe risentito in modo significativo dell'eventuale liquidazione giudiziaria

dell'attività *road domestic France*, contrariamente a quanto ritengono le autorità belghe. Si può invece riconoscere che questa liquidazione avrebbe potuto comportare un sovraccosto sul finanziamento del debito bancario del gruppo ABX, per l'importo massimo di 7 milioni di euro stimato dalle autorità belghe.

(211) La simulazione delle autorità belghe prevede anche un impatto sul bisogno di capitale di circolazione del gruppo, in quanto i creditori dell'insieme del gruppo avrebbero potuto, a seguito della messa in liquidazione dell'attività *road domestic France*, esigere una riduzione drastica dei termini di pagamento. La stima dell'impatto di questo fenomeno a 45 milioni di euro, basata sull'ipotesi di una riduzione di una settimana del termine medio di pagamento concesso dai fornitori, ossia circa il 15 %, sembra accettabile. Anche se l'impatto avrebbe potuto essere limitato per i clienti delle filiali del gruppo in buona salute finanziaria, avrebbe potuto esser notevolmente superiore a una settimana per i clienti delle altre filiali in difficoltà finanziarie al momento dalla liquidazione dell'attività in Francia.

(212) Le autorità belghe, infine, ritengono che la liquidazione dell'attività *road domestic France* avrebbe comportato anche una perdita di clienti da 5 a 30 % l'anno della liquidazione nelle altre attività del gruppo. Trattandosi di un gruppo che offre prestazioni di servizi integrate in Europa, e le cui attività sono strettamente interdipendenti, è ragionevole ritenere che una messa in liquidazione giudiziaria avrebbe potuto comportare un degrado dell'immagine e una perdita di attività per le altre attività del gruppo, tanto più che l'attività e/o il paese interessato sono vicini all'attività e al paese della società che sarebbe stata liquidata, come era già stato sottolineato nelle stime delle autorità belghe. Una ragionamento simile non potrebbe applicarsi allo scenario RES scelto. In effetti da una parte questa soluzione tutela l'immagine del gruppo; d'altra parte il contratto di cessione dell'attività *road domestic* contiene un accordo di cooperazione tra la società che raggruppa le attività cedute mediante MBO e le attività internazionali di ABX-F che rimangono in seno al gruppo ABX, grazie al quale i clienti di quest'ultimo manterranno un accesso ad un servizio in Francia. La Commissione ritiene che sia difficile confermare perdite di clienti che vadano fino al 30 %. D'altra parte, tenendo conto del fatto che le varie filiali del gruppo condividono vari importanti clienti congiunti, e visto il peso della Francia nelle attività internazionali del gruppo in Francia, Germania e Paesi Bassi (tra 14 e 36 %), invece del sovraccosto previsto di 112 milioni di euro previsto dalle autorità belghe, la Commissione considera opportuno, per valutare l'impatto di questo fenomeno, calcolare un valore stimato dei costi corrispondenti ad una perdita massima del 20 % il primo anno nelle attività più colpite, ossia 75 milioni di euro.

(213) È inoltre ragionevole avallare l'ipotesi che questa riduzione di attività avrebbe portato il gruppo a ridurre il suo organico in quanto per evitare una perdita di margine lorda eccessiva, l'impresa potrebbe essere costretta a licenziare

altro personale. Le autorità belghe hanno stimato questo sovraccosto a 35 milioni di euro. Visto che la portata e dunque il costo di questi licenziamenti dovrebbe adeguarsi all'ampiezza della perdita di attività, le stessa ipotesi prudente già formulata precedentemente porta a considerare un valore stimato dei due terzi di questi sovraccosti, ossia 24 milioni di euro.

(214) Complessivamente la Commissione ritiene che invece dei 346 milioni di euro ipotizzati dalle autorità belghe, è possibile considerare che lo scenario di liquidazione giudiziaria dell'attività *road domestic France* avrebbe potuto portare la SNCB a sostenere un costo di almeno $7 + 45 + 75 + 24$, ossia 151 milioni di euro (salvo rischi eventuali di [...]), che sostituisce un importo superiore al costo dello scenario scelto dalla SNCB.

(215) *Conclusioni:* Al termine di questa analisi, la Commissione ritiene che la scelta operata dalla SNCB di cedere ai dipendenti la sua attività *road domestic France* e le modalità adottate a tal fine possono essere considerate conformi alla scelta che avrebbe fatto un investitore privato guidato esclusivamente da considerazioni di carattere economico; e dunque considera che questa operazione non contenga elementi di aiuti di Stato.

(216) La Commissione fonda la suddetta analisi solo sulle ipotesi che ritiene ragionevole e sufficientemente motivate. Queste stime portano a ritenere che lo scarto tra lo scenario scelto dalla SNCB e le alternative di liquidazione ammonterebbe ad almeno 13 milioni di euro, cifra che dovrebbe compensare un eventuale margine di errore nelle stime scelte dopo l'analisi.

6.1.7. Vendita di d'ABX-WW

(217) La Commissione rileva che la SNCB ha effettuato una ricerca approfondita di un acquirente per ABX-WWW in particolare mediante un intermediario specializzato.

(218) Per quanto riguarda il prezzo e le condizioni di vendita di ABX-Worldwide, la Commissione tiene conto della relazione di KPMG, che è stato incaricato di verificare dal punto di vista finanziario («fairness») l'offerta di vendita di tutti gli attivi rimanenti di ABX-WW, come già specificato.

(219) Nella sua relazione ⁽⁷²⁾, KPMG si basa essenzialmente sul confronto di due metodi di valutazione: il metodo del «*discounted cash flow*» (DCF) che consiste nel calcolare il valore attuale netto dei guadagni futuri previsti e il metodo del «*capitalised earnings*» (CEA, valore capitalizzato di rendimento) che consiste nel confrontare vari livelli di reddito (fatturato, EBITDA, EBIT ...) previsti per un'impresa rispetto ad altre dello stesso settore applicando coefficienti moltiplicatori del mercato considerato.

(220) Dato che l'esperto ha svolto un'analisi approfondita del caso di cessione e ha utilizzato metodi di calcolo riconosciuti per questo tipo di *fairness opinion* (attestazione

⁽⁷²⁾ KPMG : *Project Yvan — Valuation summary*, Presentazione alla NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26 maggio 2005 v2.2.

di equità), la Commissione ritiene che la conclusione finale di KPMG, secondo cui «*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*» («I termini della vendita proposta a Yvan sono equi e ragionevoli e rappresentano un valore di mercato giusto») sia accettabile. Ne deduce che la cessione di ABX WW, qualora avvenga al prezzo convenuto e fatti salvi gli adeguamenti usuali ed economicamente giustificati in caso di cessione, non comporta elementi di aiuto di Stato a favore dell'acquirente.

- (221) Le condizioni di cessione garantiscono al Belgio un prezzo di vendita e un impegno di contributo sostanziale da parte di Yvan che riducono la spesa pubblica dedicata dal Belgio a questo fascicolo. Tali condizioni garantiscono anche, di fatto, la cessione effettiva da parte della SNCB dell'insieme delle attività del gruppo ABX.

6.2. Compatibilità dell'aiuto alla ristrutturazione

- (222) Qui di seguito la Commissione esamina la compatibilità degli aiuti di Stati individuati rispetto ai suoi orientamenti in materia di aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese in difficoltà. La notifica iniziale delle autorità belghe è avvenuta nel 2003 e ha determinato l'apertura di un procedimento nel luglio 2003 sulla base degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà del 1999⁽⁷³⁾ (qui di seguito «gli orientamenti del 1999»). Tuttavia, da una parte, l'aggiornamento del piano di ristrutturazione, successivo all'entrata in vigore dei nuovi orientamenti, prevede un aumento significativo dell'importo dell'aiuto inizialmente previsto; d'altra parte, dall'analisi precedente emerge che la SNCB ha concesso aiuti illegali al gruppo ABX. Tenuto conto di questi elementi e dei punti 103 e 104 degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà del 2004⁽⁷⁴⁾ (qui di seguito «gli orientamenti del 2004»), la Commissione esamina l'insieme di questi aiuti alla luce di quest'ultimo testo, tenendo conto del fatto che la notifica iniziale del piano era stata effettuata in base agli orientamenti del 1999. Ad ogni modo, l'analisi che segue dimostra che gli aiuti considerati possono essere dichiarati compatibili, sia rispetto agli orientamenti del 1999 che a quelli del 2004.

6.2.1. Ammissibilità

- (223) La Commissione rileva che, in base a vari indici pertinenti, il gruppo ABX nel suo insieme deve essere considerato un'impresa in difficoltà, ai sensi del punto 11 degli orientamenti comunitari del 2004. Infatti, da una parte le perdite operative del gruppo sono aumentate nel corso del 2001 e del 2002 fino ad arrivare a 50 milioni di euro nel 2002; le perdite sono aumentate, e il risultato netto è passato da - 73 milioni di euro nel 2000 a - 186 milioni di euro nel 2002; gli oneri finanziari sono aumentati

passando nello stesso periodo da 15 a 41 milioni di euro, mentre il debito passava da 442 a 512 milioni di euro. D'altra parte, le attività del gruppo ABX in Germania, Francia e Paesi Bassi affrontavano gravi difficoltà finanziarie che sono state descritte nella decisione che approva l'aiuto al salvataggio di ABX e rappresentavano indiscutibilmente imprese in difficoltà, come rilevato nella suddetta decisione⁽⁷⁵⁾; queste entità svolgevano un ruolo centrale, in quel momento, nella strategia del gruppo ABX e nella sua capacità di fornire servizi integrati di logistica di trasporto in Europa; inoltre apportavano un contributo decisivo (pari al 60 % nel 2002) al fatturato del gruppo, a tal punto che le gravi difficoltà di queste entità costituivano una minaccia per la sopravvivenza del gruppo nella sua configurazione di allora.

- (224) La Commissione ritiene peraltro che il resto del gruppo ABX non poteva contribuire in misura maggiore al finanziamento della sua ristrutturazione.

- (225) Le autorità belghe hanno infatti segnalato che ABX-WW ha generato 24,3 milioni di euro, grazie a cessioni, finanziamenti esterni e aumenti di produttività (soprattutto in Italia, Germania, Portogallo, Paesi Bassi e Spagna), che hanno consentito di finanziare parzialmente la ristrutturazione del gruppo.

- (226) Queste vendite di attivi, da aggiungere alle misure di razionalizzazione interne, riducono notevolmente le dimensioni del gruppo ABX: il numero di siti sarà ridotto del 31 %, il fatturato del 21 %, il personale (ETP) del 40 % e la superficie (di immagazzinamento) del 54 %. Queste cifre sono nettamente superiori in Germania con riduzioni che vanno fino al 69 %, senza tener conto degli impegni assunto dal Belgio in novembre 2005. Si può ritenere che ulteriori cessioni di attivi potrebbero consentire di conseguire la redditività del gruppo in quanto rete di servizi integrati di logistica multimodale in Europa.

- (227) D'altra parte, le entità sane del gruppo hanno sostenuto quelle in difficoltà contribuendo in questo modo al loro risanamento. ABX LOGISTICS (Belgio) NV/SA, ad esempio, ha rinunciato ad un credito che vantava nei confronti di ABX Paesi Bassi pari a 10,6 milioni di euro.

- (228) Infine va sottolineato che l'insieme del gruppo, che ha centralizzato la sua tesoreria nel 2001, è in situazione di tesoreria [...] negativa, in quanto i flussi derivanti dalle attività redditizie sono assorbiti dalle attività deficitarie.

- (229) In effetti la situazione della linea di tesoreria del cash pool è sempre negativa e spesso vicina al livello massimo autorizzato di [...] milioni di euro (ad esempio : -[...] milioni di euro in giugno 2005), e il gruppo è [...] debite di liquidità a breve termine:

⁽⁷⁵⁾ Decisione del 21.1.2003, C(2003) 245 def: Aiuto di Stato N 769/2002, Aiuto al salvataggio di ABX Logistics (filiali F, D, NL e gruppo). Pubblicato nel sito web della Commissione all'indirizzo seguente: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁷³⁾ GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

⁽⁷⁴⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

**Situazione consolidata di tesoreria di ABX LOGISTICS
Worldwide S.A.**

	Milioni di euro		
	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Conti correnti bancari	[...]	[...]	[...]
Debiti finanziari di durata superiore ad un anno che scadon	[...]	[...]	[...]
Scoperto bancario a breve termine	[...]	[...]	[...]
Situazione di tesoreria netta	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Infine la Commissione constata che, sebbene l'holding ABX-WW sia stata creata solo nel 2003, il gruppo in quanto entità economica non costituisce un'impresa nuova ai sensi degli orientamenti del 2004, in quanto nasce dall'aggregazione di varie entità preesistenti operanti nello stesso settore e la nuova struttura è stata istituita proprio per contribuire alla ristrutturazione.

6.2.2. Ritorno alla redditività

(231) I risultati previsionali per ABX-WW, ABX-D e -NL, riportati nella parte descrittiva e basati su ipotesi realiste, prevedono un ritorno alla redditività tra il 2006 e il 2007.

(232) Inoltre, i risultati finanziari sono nettamente migliorati dal 2002, anno dell'elaborazione del piano di ristrutturazione. A livello di ABX LOGISTICS Worldwide S.A., si tratta di un miglioramento del risultato operativo (EBIT) da - 28,7 milioni di euro (2002) a + 11,6 milioni di euro (2004). Il risultato operativo di ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (eccetto Air&Sea) è passato da -32,0 milioni di euro a -[...] milioni di euro nel corso dello stesso periodo e quello di ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV si avvicina all'equilibrio passando da -6,7 milioni di euro a -[...] milione di euro.

(233) Oltre a questo risanamento finanziario evidente, registrato nel corso degli ultimi anni, dalla parte descrittiva si evince che il gruppo ABX è chiaramente oggetto di una vera ristrutturazione organica destinata a ripristinare durevolmente la sua redditività.

(234) Infine, la Commissione ritiene che la firma di un compromesso di vendita per l'insieme del gruppo ABX LOGISTICS WW, che rende la cessione obbligatoria con riserva dell'approvazione e delle consuete condizioni in caso di cessione, ed è accompagnata da una serie di impegni di investimenti significativi da parte dell'acquirente privato, costituisce un indicatore addizionale che conferma

la qualità del piano di ristrutturazione del gruppo ABX e il suo ritorno ad una redditività duratura.

6.2.3. Prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza

(235) Secondo gli orientamenti del 2004, nella misura del possibile, occorre applicare misure di compensazione per attenuare le conseguenze negative dell'aiuto per i concorrenti. In assenza di tali misure l'aiuto dovrebbe essere considerato contrario all'interesse comune.

(236) Il gruppo ABX ha già avviato una considerevole riduzione della sua capacità. Come già menzionato, entro la fine della ristrutturazione, ridurrà notevolmente il numero di siti di attività, la sua capacità operativa, il suo fatturato o il suo personale, per arrivare per ABX-WW, fino al 54 %, per ABX-D fino al 69 %, per ABX-NL fino al 44 % e per ABX-F fino al 76 % (sotto forme di cessioni e chiusure di agenzie). Queste riduzioni saranno rafforzate nel mercato tedesco dagli impegni assunti dalle autorità belghe nel [...] 2005. Queste riduzioni, che vanno ben oltre quelle previste nel piano iniziale, libereranno altrettante quote di mercato a vantaggio dei concorrenti.

(237) La Commissione ritiene che queste chiusure e cessioni possono essere considerate proporzionate, dati la loro importanza quantitativa, la ridotta parte di mercato residua del gruppo ABX nel *freight forwarding* (meno del 2 % in Germania, 1 % nei Paesi Bassi nel 2002), la necessità, per mantenere un'attività redditizia di servizi di logistica intermodale in Europa, di disporre di una rete minima in vari paesi europei, e infine il fatto che il mercato della logistica di trasporto non è in sovracapacità ed è in espansione, come menzionato al punto 2.2. Il gruppo ABX possiede pochissimi mezzi di trasporto e pertanto non è quasi per niente attivo in quanto trasportatore stradale.

(238) Inoltre la Commissione ha verificato che, in base alle informazioni trasmesse dalle autorità belghe, una parte considerevole delle riduzioni di capacità riguarda attività contributive a breve termine. Queste riduzioni aggiuntive riguardano circa il 19 % su un totale di 31 % di riduzioni di siti, 12 % su un totale di 21 % di riduzione del fatturato, 15 % su un totale di 40 % di riduzioni del personale e 40 % su un totale di 54 % di riduzione di superficie di immagazzinamento.

6.2.4. Limitare l'aiuto al minimo

(239) Gli orientamenti del 2004 impongono di mantenere al minimo l'importo e l'intensità dell'aiuto.

- (240) A questo proposito, la Commissione rileva, in primo luogo, che la ricapitalizzazione porta il gruppo ad un rapporto «debiti rispetto a fondi propri» pari a 80 %, dopo l'attuazione delle misure notificate. Questo tasso sarebbe pari a 155 % dopo l'eliminazione del *goodwill* (avviamento) di 146 milioni di euro presente nei conti del gruppo.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., bilanci consolidati

	31.12.3	31.12.4	30.6.5	31.12.5 prima della con- versione	31.12.5 dopo la conver- sione	31.12.5 dopo conver- sione ed elimina- zione del Goodwill	31.12.6	31.12.7
Fondi propri consolidati	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Debiti finanziari	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Percentuale di indebitamento	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) La Commissione ritiene che si possa prendere in considerazione anche questa seconda cifra di 155 % dato che questo *goodwill* proviene in larga misura dall'acquisizione iniziale di ABX-D ([...] milioni di euro) e NL ([...] milioni di euro), le cui capacità saranno ampiamente ridotte con la ristrutturazione (a maggior ragione se si considerano gli impegni [...] sulla riduzione della presenza in Germania comunicati dalle autorità belghe nel dicembre 2005). Le autorità belghe considerano inoltre che l'attuazione delle misure di ristrutturazione comporterebbe nei conti della SNCB [...] la scomparsa totale del *goodwill* per le filiali tedesche ed olandesi.

- (242) Queste due cifre di 80 e 155 % sono sostanzialmente superiori ai tassi equivalenti registrati per i concorrenti paragonabili al gruppo ABX. A titolo di esempio la media (ponderata dal volume di affari) dei tassi di questi concorrenti è pari al 43 % (e diminuirebbe al 16 % se si tenesse conto della società DPWN, che tuttavia non risulta sufficientemente paragonabile per essere considerata).

- (243) Ciò significa che il gruppo ABX sarà ricapitalizzato ad un livello inferiore rispetto alla media del settore e non disporrà, vista la sua struttura finanziaria, di risorse eccedentarie.

- (244) In secondo luogo, la Commissione rammenta che la situazione di tesoreria netta di ABX-WW è negativa dal 2003 e che pertanto il gruppo non dispone di tesoreria in eccedenza.

- (245) In terzo luogo, è opportuno tenere conto del fatto che il prezzo che la SNCB deve ricevere come remunerazione della vendita di azioni di ABX WW contribuisce a ridurre l'importo effettivo dell'aiuto. Infatti sarebbe stato uguale, per il gruppo ed i suoi concorrenti, e per la SNCB e Ivan, se l'aiuto apportato dalla SNCB fosse stato ridotto di una cifra equivalente, la vendita fosse avvenuta per un prezzo simbolico e il finanziamento fosse stato apportato direttamente dall'acquirente.

- (246) D'altra parte, la Commissione deve anche accertarsi che il beneficiario dell'aiuto contribuisca in modo consistente al

piano di ristrutturazione, con le sue risorse proprie o con un finanziamento esterno ottenuto alle condizioni di mercato.

- (247) A tal fine la Commissione comincia con il calcolo del costo totale della ristrutturazione, al netto degli aumenti di produttività e delle riduzioni del bisogno di capitale di circolazione.

Costo netto della ristrutturazione

Licenziamenti, chiusura	- 49,0
Cash-drain durante la ristrutturazione (al netto degli aumenti di produttività)	- 121,0
Debito nei confronti della SNCB (precedentemente al 2002)	- 60,0
Interessi sui debiti SNCB (precedente al 2002 + aiuto al salvataggio)	- 8,0
Rimborso di crediti e prestiti a seguito di ritiri di banche	[...]
Rimborso da parte di Yvan di altre garanzie e debiti ai creditori di ABX	[...]
Riduzione delle esigenze di capitale circolante	29,1
Total	- 296,6

- (248) A questo proposito la Commissione ritiene che sia opportuno ritenere adeguate le cifre riportate nella tabella di cui sopra, per le ragioni seguenti:

- (a) l'importo di 49 milioni di euro corrisponde a costi legati direttamente alla ristrutturazione come le indennità di licenziamento o il costo della chiusura di filiali;
- (b) l'importo di 121 milioni di euro corrisponde all'esigenza di finanziamento (o *cash-drain*) delle entità in fase di ristrutturazione negli anni dal 2003 al 2005. Tale importo corrisponde fondamentalmente all'E-BITDA corretto degli investimenti necessari per la ristrutturazione, degli oneri finanziari e di alcuni

elementi eccezionali. La Commissione si è accertata, in base alle informazioni trasmesse dalle autorità belghe, che gli investimenti di cui si è tenuto conto sono perlopiù investimenti informatici, che rimangono in ogni caso inferiori all'importo degli ammortamenti. Gli investimenti informatici costituiscono effettivamente uno degli elementi importanti della riorganizzazione e dell'aumento di produttività del gruppo. Le autorità belghe hanno d'altra parte confermato che questi investimenti non comportano aumenti di capacità. La Commissione si è inoltre accertata che gli elementi eccezionali comprendono essenzialmente i costi legati alla ristrutturazione dell'impresa e riguardano la riorganizzazione e delle misure di produttività (licenziamenti nelle funzioni principali, misure di semplificazione giuridica, altre misure di produttività ...) necessarie per garantire il ritorno alla redditività.

Va rilevato che il costo rappresentato dal *cash-drain* nel periodo di ristrutturazione stesso, ossia 150,9 milioni di euro, sono stati sottratti gli effetti positivi previsti della ristrutturazione che generano un cash-flow positivo per il periodo pari a 29,9 milioni di euro, ossia un costo netto presentato qui pari a 121 milioni di euro.

(c) Le altre esigenze di finanziamento presenti alla fine del 2005 devono essere coperte prima della cessione ABX-WW al fine di ripristinare la struttura finanziaria del gruppo. Riguardano sia i debiti nei confronti della SNCB che saranno convertiti in capitala (60 milioni di euro) e i relativi interessi (8 milioni di euro), sia i ritiri delle linee bancarie avvenuti nel periodo 2003-2005 ([...] milioni di euro), sia infine la rilevazione prevista di garanzie e crediti esistenti da parte di Yvan ([...] milioni di euro).

(d) La riduzione del bisogno di capitale di circolazione nasce dalla migliore gestione delle relazioni commerciali del gruppo con i suoi clienti e fornitori, e deve essere dedotta dal costo della ristrutturazione.

(249) Per il finanziamento di queste misure, il gruppo ABX ha mobilitato un certo numero di risorse proprie e risorse esterne ottenute alle condizioni di mercato. Queste risorse derivano essenzialmente dalla vendita di attivi a terzi (24,2 milioni di euro), dal riacquisto già menzionato di attività dalle entità in fase di ristrutturazione da parte di entità sane di ABX o da parte della holding ABX-WW (22,6 milioni di euro), la rinuncia a crediti, nonché il finanziamento concesso dalle parti sane del gruppo (10,6 + 6 milioni di euro). Questi sforzi effettuati dalle attività sane del gruppo costituiscono un vero contributo da parte del beneficiario, che è l'insieme del gruppo. A questo si aggiunge il finanziamento apportato da Yvan ([...] milioni di euro). Il totale di questi contributi propri ammonta a [...] milioni di euro.

(250) Dall'analisi che precede si evince che la percentuale di contributo proprio del beneficiario è pari ad almeno

43,4 % delle esigenze della ristrutturazione. Nel caso in questione, la Commissione ritiene opportuno accettare un contributo proprio inferiore al 50 %, in considerazione degli elementi seguenti: le difficoltà particolari del contesto della ristrutturazione (da cui dipendono direttamente 13 000 posti di lavoro in Europa) ; la portata delle riduzioni di capacità (riduzioni che vanno fino al 50 %, concernenti in particolare attività contributive a breve termine); il rischio che una riduzione supplementare potrebbe comportare per la redditività della rete di logistica di trasporto internazionale di ABX-WW; il fatto che la notifica iniziale sia stata inviata a norma degli orientamenti del 1999 che non prevedevano un tasso minimo; e la privatizzazione di ABX-WW, che costituisce un elemento determinante della redditività del gruppo e dell'assenza di aiuti futuri al gruppo.

(251) Altri elementi contribuiscono a dimostrare che i mercati credono ad un ritorno ad una situazione di redditività, conformemente agli orientamenti del 2004. La Commissione ricorda ad esempio che il gruppo ABX ha potuto ottenere da un istituto finanziario una linea di tesoreria di [...] milioni di euro, oggetto di una garanzia della SNCB, che non è stata considerata nel calcolo precedente del contributo del beneficiario per ragioni di cautela, in quanto che la Commissione non ha potuto, visti i premi versati alla banca e SNCB, escludere in modo certo la presenza di un elemento di aiuto. Inoltre alcune banche private continuano a concedere al gruppo ABX, senza lettera di *patronage* o garanzie pubbliche, prestiti e breve termini per importi sostanziali.

(252) La Commissione ritiene che la condizione in base alla quale l'aiuto deve essere limitato al minimo e l'impresa deve contribuire considerevolmente al costo della sua ristrutturazione con le sue risorse proprie è soddisfatta..

6.2.5. Principio dell'aiuto unico (*una tantum*)

(253) La Commissione ricorda che la rete ABX è stata creata nel 1998 e che in nessun momento la Commissione ha approvato aiuti alla ristrutturazione di questa rete prima della presente decisione.

(254) La Commissione ritiene d'altra parte che la privatizzazione prevista del gruppo ABX, dovrebbe non solo garantire il ritorno ad una redditività duratura, ma anche garantire il principio «dell'aiuto unico», rendendo improbabile un ulteriore apporto di fondi all'impresa diventata privata.

6.2.6. Conclusione

(255) Visto quanto precede la Commissione conclude che gli aiuti concessi dalla SNCB nell'ambito della ristrutturazione del gruppo ABX sono compatibili con i criteri degli orientamenti del 1999 e del 2004, e pertanto anche con l'articolo 87, paragrafo 3, del trattato. Si rileva in particolare che le parti sane del gruppo ABX hanno contribuito in

modo significativo al finanziamento delle entità in difficoltà e che oltre a questo contributo, il gruppo ha ridotto notevolmente le sue capacità come contropartita all'aiuto. La privatizzazione del gruppo ABX consentirà non solo di garantire la futura redditività del gruppo, ma anche di evitare in futuro nuovi aiuti di Stato a suo favore.

(256) La Commissione ricorda che gli orientamenti politici nel settore degli aiuti di Stato al settore ferroviario, annunciati nella sua decisione del 2 marzo 2005 per l'aiuto N 386/2004, esamineranno in modo orizzontale le questioni sollevate dalla garanzia illimitata di cui beneficiano le imprese ferroviarie in vari Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Gli aiuti esaminati nella presente decisione, concessi dalla *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) nell'ambito della ristrutturazione del gruppo ABX Logistics, sono compatibili col mercato comune alle condizioni previste all'articolo 2.

2. I finanziamenti che la SNCB ha utilizzato per finanziare l'abbandono di una parte di ABX Logistics (Francia), e gli altri finanziamenti esaminati nella presente decisione, in particolare gli investimenti in capitale realizzati nel 2001 e i «contributi paralleli», non costituiscono aiuti di Stato.

Articolo 2

La Commissione subordina l'approvazione degli aiuti alla ristrutturazione di cui all'articolo 1, paragrafo 1, alla vendita del gruppo ABX Logistics, entro [...] a decorrere dalla data di notifica della presente decisione, al prezzo di mercato, ad un acquirente che non abbia legami giuridici con la SNCB e rispetti gli impegni concernenti le condizioni di acquisto e di finanziamento proposti dal potenziale acquirente descritti nella presente decisione.

Articolo 3

Il Belgio informa la Commissione, entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 dicembre 2005.

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente