AIUTI DI STATO

C 23/94

Francia

(95/C 295/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

*(Articoli 92, 93 e 94 del trattato che istituisce la Comunità europea)***Pagamento della seconda quota dell'aiuto a favore di Air France autorizzato mediante decisione della Commissione del 27 luglio 1994**

Con la lettera sotto riportata, la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di autorizzare il pagamento della seconda quota dell'aiuto a favore di Air France:

«Il 27 luglio 1994 la Commissione ha adottato una decisione ("la decisione") che dichiara compatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE, ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo, un aiuto che la Francia intendeva concedere alla Compagnie nationale Air France ("Air France")⁽¹⁾. L'aiuto, che consiste in un aumento di capitale di 20 miliardi di FF da versarsi in tre quote, fa parte di un programma di ristrutturazione denominato "Projet pour l'Entreprise" ("il programma") destinato a ripristinare l'efficienza economica e finanziaria dell'impresa nell'arco del periodo 1994-1996.

La concessione dell'autorizzazione all'aiuto da parte della Commissione è stata subordinata al rispetto da parte della Francia degli impegni previsti dall'articolo 1 della decisione. Inoltre, per assicurare che l'importo dell'aiuto resti compatibile con il mercato comune, l'articolo 2 della decisione stabilisce che il versamento della seconda e della terza quota dell'aumento di capitale siano subordinati al rispetto degli impegni citati, nonché all'effettiva attuazione del programma ed al conseguimento dei risultati previsti.

L'articolo 2 prevede inoltre che la Francia sottoponga alla Commissione una relazione sullo stato di avanzamento del programma di ristrutturazione e sulla situazione economica e finanziaria di Air France almeno otto settimane prima del versamento della seconda e della terza quota dell'aiuto. In base al medesimo articolo, la Commissione, tenuto conto in particolare dell'andamento della situazione economica e del mercato, deve far verificare da consulenti indipendenti l'attuazione del piano e l'osservanza delle condizioni previste.

Conformemente a quanto richiesto, il 21 aprile 1995 la Francia ha presentato alla Commissione una relazione contenente una descrizione dettagliata delle misure adottate per garantire l'osservanza degli impegni assunti dal governo francese. La relazione illustra inoltre i progressi compiuti nel corso del primo anno del programma di ristrutturazione (1994) e la situazione economico-finanziaria di Air France. Da parte sua, la Commissione, d'accordo con il governo francese, ha nominato un esperto indipendente — la società LEK — "l'esperto" con l'incarico di controllare che il programma sia realizzato come previsto e che le condizioni fissate per l'autorizzazione dell'aiuto siano rispettate. La relazione dell'esperto, contenente un'esauriente valutazione della relazione del governo francese, è stata presentata alla Commissione il 29 maggio 1995.

L'esame delle relazioni presentate dal governo francese da un lato e dall'esperto dall'altro conferma che, nel 1994, il programma di ristrutturazione è stato portato avanti come previsto e che i risultati di esercizio sono stati, in linea di massima, in sintonia con le previsioni. Va peraltro tenuto presente che molte delle misure di ristrutturazione trovano applicazione solo nel 1995 e, quindi, il 1994 deve essere considerato come un anno di transizione che ha risentito solo in parte degli effetti del programma. I punti salienti della relazione presentata dal governo francese, concernente in primo luogo le condizioni da adempiere e, in secondo luogo, i risultati di esercizio, sono illustrati in appresso.

Per quanto riguarda gli impegni assunti dal governo francese ed elencati nell'articolo 1 della decisione, la situazione è la seguente:

- È stata costituita una holding (Groupe Air France SA) che, dal 27 dicembre 1994, detiene il 79,3 % di Air France ed il 72,34 % di Air Inter. Si è provveduto inoltre a modificare la forma giuridica di Air France ("société anonyme" invece di "société anonyme à participation ouvrière"), al fine di agevolare la privatizzazione finale una volta ristabilita completamente la situazione economica e finanziaria della società. Sono state inoltre emesse azioni della società per un importo di 0,18 miliardi di FF a favore di 12 074 dipendenti in cambio di riduzioni salariali che do-

⁽¹⁾ GU n. L 254 del 30. 9. 1994, pag. 73.

- vrebbero durare fino alla fine di dicembre 1997. (Condizioni 1 e 2).
- Il governo francese non è intervenuto nella gestione di Air France se non come normale azionista, senza attribuirle alcun trattamento preferenziale nella concessione dei diritti di volo. L'aiuto è stato inoltre utilizzato solo ed esclusivamente ai fini della ristrutturazione, senza che siano state acquisite nuove partecipazioni in altri vettori aerei. La Francia ha confermato di non aver concesso nessun altro nuovo aiuto, in nessuna forma, ad Air France. (Condizioni 4, 5, 6 e 10).
 - Il previsto miglioramento della produttività è risultato addirittura superiore a quello fissato dal programma (per il 1994 era previsto un equivalente passeggero-chilometro e tonnellata-chilometro per dipendente — EPTK/dipendente — di 1 556 200 FF, mentre il dato reale è di 1 681 100 EPTK/dipendente). (Condizione 3).
 - La decisione impone un doppio vincolo sulla capacità dell'impresa. Air France non deve aumentare la sua flotta operativa e la sua offerta, espressa in posti chilometro offerti (ASK), è limitata con riferimento alla crescita del mercato. Nonostante un limitato ricorso al leasing di velivoli ed equipaggi sulle rotte SEE e quantunque la decisione consenta un aumento massimo dell'offerta ASK del 7,6 % fra Parigi e le destinazioni SEE e del 6 % fra gli aeroporti francesi di provincia e le destinazioni SEE, tale offerta è di fatto diminuita: rispettivamente dell'1,4 % e del 24,6 %. Analogamente l'offerta di Air Charter non è aumentata in sintonia con il mercato: il numero di posti offerto da Air Charter è infatti diminuito nel corso dell'anno del 22,5 %. (Condizioni 7, 8 e 12).
 - Per quanto riguarda le rotte, non vi è stato alcun aumento delle rotte servite fra la Francia e il SEE, conformemente a quanto previsto dalla decisione; il numero di rotte è anzi diminuito, passando da 89 nel 1993 a 79 nel 1994. Per il 1995, sono proposte [...] rotte. (Condizione 11).
 - Le relazioni di Air France sia con Air Inter che con Air Charter sono state di natura strettamente commerciale. (Condizioni 1 e 13).
 - Air France non ha intrapreso nessuna politica dei prezzi contraria agli impegni assunti dalla Francia. In questo contesto, la Commissione ha preso in considerazione un certo numero di accuse sollevate contro la politica dei prezzi di Air France nel periodo in questione riscontrandole del tutto infondate. (Condizione 9).
 - La catena alberghiera Méridien è stata venduta conformemente agli impegni assunti nella decisione. (Condizione 14).
 - Le norme relative alla distribuzione del traffico a Orly sono ora conformi alla decisione della Commissione del 27 aprile 1994 ⁽¹⁾. (Condizione 15).
 - La nuova programmazione dei lavori di rifacimento delle aerostazioni di Orly dovrebbe ridurre al minimo gli inconvenienti, senza alcun effetto discriminatorio nei confronti dei vettori che operano fuori dalle aerostazioni. (Condizione 16).
- La Commissione ritiene pertanto che siano stati rispettati tutti gli impegni assunti dal governo francese di cui all'articolo 1 della decisione.
- In merito alle attività operative di Air France, la Commissione intende avanzare le seguenti osservazioni:
- I risultati relativi all'anno in questione sono all'altezza di quanto previsto dal programma (le perdite nette di esercizio, senza gli interessi e i proventi ed oneri straordinari, sono state di 1 281 milioni di FF contro i 1 503 milioni di FF previsti). Il risultato cela in ogni caso un certo numero di variazioni rispetto al programma. Per esempio, l'aumento dell'8 % nel volume passeggeri, tradottosi in fattori di carico particolarmente elevati, è stato controbilanciato da un calo delle entrate unitarie dell'8,5 %. L'effetto netto è stata una flessione delle entrate totali di 758 milioni di FF. Il calo delle entrate è stato in ogni caso compensato da una riduzione ancora maggiore a livello di costi, con l'unica grande eccezione di quelli salariali.
 - A livello di bilancio, i fondi propri di Air France sono inferiori di circa 3 miliardi di FF alle previsioni a seguito, essenzialmente, di una riduzione di 4 207 milioni di FF dell'importo della prima quota di 10 miliardi di FF versata dalla Francia ad Air France. La riduzione è dovuta principalmente a due voci: in primo luogo, dalla quota da versare è stato detratto il prezzo di acquisto pagato dal Groupe Air France per la partecipazione azionaria di Air France in Air Inter (2 387 milioni di FF), onde evitare il rischio di un'eccessiva capitalizzazione e, in secondo luogo, il governo francese ha rinviato il pagamento di 1 800 milioni di FF della prima quota all'inizio del 1995.
 - Nel corso dell'anno sono state inoltre avviate numerose misure miranti a migliorare l'efficienza operativa della società. Esse hanno riguardato, in particolare, l'eliminazione di un certo numero di rotte non redditizie, il miglioramento dei tempi di utilizzo dei velivoli, l'introduzione di tecniche gestionali più sofisticate e la riorganizzazione di Air France in 11 centri di profitti onde delegare la responsabilità operativa al livello più adeguato nell'ambito dell'organizzazione. Questi aspetti del programma faranno sentire pienamente il loro impatto nel corso del 1995.

⁽¹⁾ GU n. L 258 del 6. 10. 1994, pag. 26.

— Grazie ad un programma di ristrutturazione della flotta, sono stati eliminati 4 tipi di aeromobili con risultati positivi in termini di costi di manutenzione. Il numero di velivoli della flotta è stato portato nel corso dell'anno da 166 a 163. Sono stati venduti 9 aeromobili per un valore di [...] miliardi di FF. Le dismissioni non sono state all'altezza delle previsioni (solo 9 aerei venduti contro i 14 previsti) a causa della generale debolezza del mercato dei velivoli di seconda mano. La mancata vendita di tutti gli aerei previsti ha inciso negativamente sia sulle entrate derivanti dalla dimissione di attività sia sulle giustificazioni alla base della possibile acquisizione di nuovi aeromobili. Quest'ultimo aspetto viene esaminato più dettagliatamente altrove.

Per quanto riguarda il futuro, le nuove previsioni per i prossimi anni fornite dalla Francia mostrano che i risultati di esercizio di Air France potrebbero rivelarsi inferiori alle aspettative a seguito dell'ulteriore flessione delle entrate dovuta all'intensa concorrenza a livello di prezzi nel mercato dei trasporti aerei in generale. Nel primo trimestre del 1995, il traffico di Air France è cresciuto solo del [...] % contro il [...] % previsto. La compagnia subirà anche una forte diminuzione di altre entrate (movimentazione a terra e manutenzione per conto terzi) man mano che la produzione verrà adeguata in modo da soddisfare solo le esigenze di Air France. In linea con l'andamento del 1994, comunque, la riduzione delle entrate sarà parzialmente compensata dai risultati migliori del previsto nell'ambito del programma di riduzione dei costi. Air France non riuscirà comunque ad ottenere i risparmi attesi a livello di costi di personale in quanto le riduzioni salariali volontarie saranno inferiori al previsto.

La perdita netta attualmente prevista per il 1995, comprensiva degli oneri da interessi e dei proventi ed oneri straordinari, è di [...] FF in più rispetto al programma. A livello di bilancio, le ripercussioni derivanti dai minori ricavi di esercizio e dall'accantonamento obbligatorio in un conto bloccato di 1,5 miliardi FF relativi ad un aiuto di Stato illegale (decisione della Commissione, del 27 luglio 1994, relativa alla sottoscrizione delle emissioni obbligazionarie di Air France da parte della CDC-Participations) sono in gran parte compensate dal rinvio del pagamento dell'ultima rata (1,8 miliardi di FF) della prima quota di aiuti, che era prevista per il 1994. Gli indici finanziari per l'anno in questione sono in generale in linea con il piano.

Le nuove previsioni per il 1996 sono in linea di massima simili a quelle relative al 1995: i ricavi inferiori al previsto saranno compensati da risparmi maggiori del previsto rispetto ai costi. Anche in questo caso non ci saranno risparmi a livello di costi del personale. Tuttavia, a mano a mano che diventeranno visibili i vantaggi derivanti dalla riduzione degli oneri per interessi e che si farà sentire l'impatto complessivo del programma di ristrutturazione, Air France dovrebbe per la prima volta dall'inizio del programma di ristrutturazione registrare un utile al lordo dei proventi ed oneri straordinari, — il che rappresenta un miglioramento di [...] milioni di FF rispetto alle previsioni.

La Commissione ritiene che, in linea di massima, Air France sia riuscita a realizzare i punti chiave del programma di ristrutturazione. È inoltre consapevole del fatto che il risultato finale del 1994 è stato in gran parte determinato da fattori che, in una certa misura, esulano dal controllo della compagnia (evoluzione generale della domanda nel settore dei trasporti aerei, diminuzione generale dei rendimenti e calo dei prezzi petroliferi a livello mondiale). Considerando in ogni caso quanto sia difficile prevedere con precisione eventi del genere, il risultato generale appare soddisfacente.

La Commissione è tuttavia preoccupata per l'andamento negativo delle nuove previsioni sui risultati di esercizio di Air France per il 1995 e 1996. Tale preoccupazione è ancora più giustificata se si considerano che le previsioni si fondano su ipotesi alquanto ottimistiche sui fattori di carico [...] % contro la media AEA del 68,7 %) e sui rendimenti (aumento in termini reali del [...] %). Le previsioni sembrano evidenziare l'esistenza di difficoltà al pieno conseguimento dei vantaggi associati alle misure di efficienza previste nel programma, cosicché Air France dovrà raddoppiare gli sforzi per raggiungere livelli di produttività ancora più elevati di quelli previsti nel programma stesso. I recenti miglioramenti di produttività ottenuti da vettori concorrenti sui mercati in cui opera Air France, unitamente ad una diminuzione dei rendimenti nell'intero settore (soprattutto nella categoria delle tariffe promozionali), potrebbero inficiare la validità degli obiettivi fissati dal programma come parametri di valutazione dei risultati.

Altri due eventi potrebbero ripercuotersi in maniera significativa sul fabbisogno di capitali di Air France per il 1995 e per gli anni successivi e, di conseguenza, sul buon esito del programma di ristrutturazione: in primo luogo, la vendita della partecipazione detenuta da Air France nella Sabena e, in secondo luogo, l'intenzione di Air France di rinviare l'acquisto di nuovi velivoli della Boeing e dell'Airbus.

Alla data della presente lettera, la Commissione è stata informata che Air France non ha ancora preso una decisione formale in merito ad un'eventuale dismissione della sua partecipazione nella Sabena.

Per quanto riguarda il rinvio dell'acquisto di nuovi aeromobili, occorre ricordare che l'importo dell'aiuto era stato calcolato dal governo francese partendo dal presupposto che, per finanziare l'acquisto di sette nuovi velivoli destinati a sostituire un certo numero di vecchi apparecchi, sarebbero stati necessari [...] miliardi di FF, da ripartire fra il 1995 ed il 1996. Poiché Air France ha recentemente annunciato di voler rinviare questi acquisti, occorre esaminare le possibili ripercussioni sulla situazione finanziaria della società che potrebbero andare al di là di quelle previste nel piano.

Da parte sua Air France fa valere che, non essendo riuscita a vendere nel 1994 gli aerei previsti inizialmente, si trova attualmente a disporre di cinque apparecchi in più e per tale motivo ha deciso di rinviare l'acquisto di nuovi aeromobili. Non ha infatti potuto beneficiare delle entrate derivanti dalla vendita di questi aeromobili per un valore di circa [...] miliardi di FF.

La Commissione riconosce che la mancata vendita di vecchi aeromobili e la decisione di rinviare l'acquisto dei nuovi sono direttamente collegate. Stando così le cose, è ragionevole prendere in considerazione le conseguenze finanziarie di entrambi i fatti. Per quanto riguarda il 1995, le conseguenze finanziarie dei due eventi sono, in linea di massima, ininfluenti in quanto le entrate perdute a seguito della mancata vendita degli apparecchi più vecchi ([...] miliardi di FF) vanno a bilanciare la rata del 1995 destinata all'acquisto di quelli nuovi ([...] miliardi di FF). È possibile pertanto non tener conto del rinvio dell'acquisto degli aerei nello stabilire se l'importo della seconda quota è ragionevole o no.

La Commissione rinvierà eventuali considerazioni sulle possibili conseguenze di questi due fattori fino al pagamento della terza quota dell'aiuto nel 1996.

Alla luce delle considerazioni suesposte la Commissione ritiene che, tenuto conto dell'andamento del mercato successivamente alla predisposizione del programma, i risultati del primo anno di applicazione del programma stesso sono in generale soddisfacenti. Essa rileva inoltre che la Francia ha adempiuto agli obblighi stabiliti nell'articolo 1 della decisione.

Per questi motivi, la Commissione ritiene che l'importo della seconda quota — 5 miliardi di FF — sia tale da

consentire ad Air France di completare con successo il programma di ristrutturazione ed ha pertanto deciso di non sollevare obiezioni al pagamento di tale importo a titolo di seconda quota dell'aumento di capitale a favore di Air France.

Per quanto riguarda i restanti due anni del programma, la Commissione teme che le mancate entrate e i mancati risparmi previsti originariamente nelle spese di personale non possano consentire ad Air France di diventare a lungo termine un vettore competitivo. La Commissione ritiene pertanto che Air France debba intensificare gli sforzi per realizzare il programma secondo le modalità originariamente previste in modo da raggiungere i livelli di efficienza conseguiti da altri vettori dell'Unione europea. A questo scopo, Air France potrebbe per esempio dover rivedere il calendario stabilito per la realizzazione del programma in modo da raggiungere prima del previsto gli obiettivi di produttività stabiliti, con i relativi vantaggi a lungo termine per la società. La Commissione esaminerà attentamente l'adeguatezza delle misure adottate da Air France per far fronte alle preoccupazioni espresse in precedenza. La descrizione delle iniziative intraprese a questo riguardo da Air France figurerà nella relazione che sarà presentata dalla Francia alla Commissione otto settimane prima del pagamento della terza quota.

La presente lettera verrà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Si invita pertanto il governo francese ad indicare, entro sette giorni lavorativi a decorrere dalla data della presente lettera, le informazioni ritenute riservate dal punto di vista commerciale e di cui occorre evitare la divulgazione.»

AIUTI DI STATO

C 12/95 (ex NN 31/94)

Italia

(95/C 295/03)

(Articoli 92, 93 e 94 del trattato che istituisce la Comunità europea)

Comunicazione della Commissione ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE indirizzata agli altri Stati membri ed agli altri interessati in merito a degli aiuti concessi della regione Sicilia nel settore agricolo ed alle disposizioni nazionali italiane in materia di calamità naturali

Con la lettera di cui l'essenziale è riportato di seguito, la Commissione ha informato il governo italiano della sua decisione di aprire la procedura.

«Signor Ministro,

con lettera del 22 febbraio 1993, registrata il 26 febbraio 1993, la Rappresentanza permanente dell'Italia presso le

Comunità europee ha notificato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato, un progetto di legge regionale relativo alle misure di cui in oggetto.

La Commissione ha inviato una prima richiesta di informazioni complementari il 17 marzo 1993.

A seguito di un telex di sollecito della Commissione in data 20 agosto 1993, le autorità italiane hanno risposto