

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 marzo 2007

Aiuto di Stato C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — Piano di ristrutturazione

[notificata con il numero C(2007) 300]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/137/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Il 3 maggio 2005 la Commissione ha deciso di autorizzare un aiuto per il salvataggio (N 69/2005) a favore di Cyprus Airways Public Ltd. (Decisione 2005/1322).
- (2) Con lettera senza data protocollata dalla Commissione il 9 novembre 2005 (DG TREN A/28405) in conformità dell'articolo 88, paragrafo 3, e degli impegni presi nel contesto dell'aiuto per il salvataggio notificato di cui sopra, le autorità cipriote hanno notificato alla Commissione un piano di ristrutturazione per Cyprus Airways Public Ltd. Il 14 novembre 2005 il Segretariato generale della Commissione ha protocollato la notifica con il riferimento SG(05) A10041 ed ha attribuito al suddetto caso il numero N 555/2005.
- (3) Il 18 novembre 2005 (D(05)125084) la Commissione ha chiesto alle autorità cipriote ulteriori chiarimenti. Le autorità cipriote hanno risposto alle domande della Commissione con lettera del 23 gennaio 2006, protocollata il 24 gennaio 2006 (con il riferimento DG TREN A/11819). Il 14 dicembre 2005 si è tenuta a Bruxelles una riunione fra i rappresentanti della Repubblica di Cipro e la Commissione. Successivamente, il 30 gennaio 2006, si è tenuta a Bruxelles una riunione di alto livello per discutere dei progressi compiuti su questo caso.
- (4) Con decisione del 22 marzo 2006, notificata alle autorità cipriote con lettera del 23 marzo 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246), la Commissione ha avviato il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato. Il procedimento reca il n. C 10/2004.

(5) La decisione della Commissione di avviare il procedimento di indagine formale è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli eventuali terzi interessati a presentare le proprie osservazioni sulla misura d'aiuto in questione. Cipro ha trasmesso le proprie osservazioni alla Commissione con lettera del 20 aprile 2006.

(6) Nel termine previsto nella pubblicazione di avvio del procedimento, la Commissione ha ricevuto un commento da parte di terzi interessati. Tale commento è stato trasmesso alle autorità cipriote (D(2006) 213376) affinché presentassero le proprie osservazioni, che sono pervenute il 28 luglio 2006 (protocollate il 1° agosto 2006 con il riferimento A/28810). Ulteriori chiarimenti sono pervenuti da parte delle autorità cipriote con fax del 19 dicembre 2006 (protocollato il 31 dicembre 2006 con il riferimento A/40766). Ulteriori chiarimenti e osservazioni sono pervenuti tramite fax in data 28 febbraio 2007.

II. I FATTI

- (7) Cyprus Airways Public Ltd. è stata costituita nel 1947, sotto forma di società per azioni, avendo come oggetto sociale il trasporto aereo di passeggeri e merci ed altri servizi connessi all'attività di compagnia aerea. Il principale azionista della società è il governo cipriota (69,62 %) mentre il resto del capitale azionario è detenuto da circa 4 200 piccoli investitori privati.
- (8) Cyprus Airways Public Ltd. (in appresso Cyprus Airways) fa parte del gruppo Cyprus Airways group (in appresso il Gruppo).
- (9) Cyprus Airways presta attualmente servizi aerei di linea in Europa e nel Medio Oriente, avvalendosi di una flotta di 11 aeromobili, composta da due A319, consegnati nel 2002 e di sua proprietà, sette A 320-200 consegnati fra maggio 1989 e marzo 1993, di proprietà di Cyprus Airways; uno dei quali precedentemente noleggiato con equipaggio (*wet lease*) ad Eurocypria e due A330-200, consegnati nel 2002 e 2003 (noleggiati).

⁽¹⁾ GU C 113 del 13.5.2006, pag. 2.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

- (10) Al momento della notifica del piano di ristrutturazione le altre compagnie all'interno del Gruppo, tutte interamente di proprietà di Cyprus Airways Public Ltd, erano:

Eurocypria Airlines

- (11) Questa compagnia (in appresso Eurocypria) effettua voli charter da più di cinquanta aeroporti europei, con una flotta composta da cinque aeromobili, di cui quattro Boeing 737-800 noleggiati, acquistati fra febbraio e aprile 2003, ognuno con una capacità di 189 passeggeri e un A320 noleggiato con equipaggio (*wet lease*) da Cyprus Airways).

Hellas Jet SA

- (12) Hellas Jet SA (in appresso Hellas Jet) è stata costituita ad Atene il 1° luglio 2002 ed ha iniziato l'attività il 24 giugno 2004. Hellas Jet è stata concepita come una nuova aerolinea europea con base ad Atene. Essa operava tre Airbus A320, presi a noleggio, con base all'aeroporto internazionale di Atene. Il piano industriale, tuttavia, non è stato rispettato e l'attività ha dovuto essere sospesa a decorrere dal maggio 2005. I risultati di questa esperienza sono stati finanziariamente negativi, causando al Gruppo una perdita totale di 29,5 mio CYP (51,4 mio EUR) dal giugno 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) Questa filiale (in appresso Zenon) presta servizi alle agenzie di viaggio cipriote. Più precisamente, Zenon fornisce e distribuisce informazioni elettroniche che consentono alle agenzie di viaggio di effettuare prenotazioni ed emettere biglietti aerei nonché effettuare prenotazioni di alberghi e noleggi di auto).

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

- (14) Questa società ha iniziato la propria attività nel 1996 quando è subentrata nella gestione dei negozi «*duty free*» degli aeroporti di Larnaca e Paphos. Al momento della notifica del piano di ristrutturazione era previsto che i negozi «*duty free*» degli aeroporti di Larnaca e Paphos sarebbero stati ripresi dal nuovo concessionario dell'aeroporto e non avrebbero più fatto parte del Gruppo. Questo avveniva nel giugno del 2006.

III. L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (15) La decisione della Commissione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, si basava su una serie di questioni sollevate dall'esame del piano di ristrutturazione. La Commissione aveva espresso dei dubbi in merito alla compatibilità del piano con la disciplina comunitaria applicabile, vale a dire gli Orientamenti comunitari del 2004 sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽³⁾ (in appresso gli orientamenti S&R).

Il prestito a lungo termine di 55 mio CYP (96 mio EUR) e le misure per la riduzione dei costi

- (16) L'elemento centrale del piano di ristrutturazione è costituito da un prestito, ottenuto a condizioni di mercato con garanzia decennale del governo cipriota, che verrà utilizzato anzitutto per rimborsare il prestito a breve termine di 30 mio CYP (51 mio EUR) contratto in seguito all'approvazione di un aiuto per il salvataggio nel maggio 2005. Successivamente il saldo verrà utilizzato per la ristrutturazione dell'aerolinea.

- (17) Nei primi 24 mesi di attuazione del piano di ristrutturazione si doveva accordare la priorità alla riduzione dei costi e all'incremento selettivo delle entrate. Il governo e i dirigenti ritenevano necessaria una riduzione del 13 % dei costi complessivi. Questo obiettivo doveva essere raggiunto mediante una riduzione di circa il 20 % del livello occupazionale e contemporaneamente con una diminuzione media dei livelli salariali del 15 %. Ciò significa che su 1 840 dipendenti al 1° settembre 2005, 385 dovevano essere dichiarati in esubero secondo il piano di ristrutturazione; tali esuberi dovevano portare a risparmi annuali di circa 7 mio CYP (12 mio EUR); ulteriori risparmi per 4,6 mio CYP (8 mio EUR) si sarebbero ottenuti attraverso tagli agli attuali costi del personale.

- (18) La Commissione ha espresso dei dubbi circa la capacità del piano di ripristinare l'efficienza a lungo termine della compagnia nel più breve tempo possibile, senza ulteriori aiuti in futuro. Essa ha inoltre dichiarato di non disporre di informazioni sufficienti per stabilire se l'ammontare dell'elemento di aiuto del piano di ristrutturazione sia stato mantenuto al minimo. La Commissione ha inoltre messo in dubbio la necessità di un rimborso decennale del prestito a lungo termine. La Commissione ha dichiarato di non disporre di informazioni sufficienti per ritenere ragionevoli le proiezioni finanziarie o valide le ipotesi sulle quali esse si basano e di essere particolarmente interessata a conoscere il parere dei concorrenti di Cyprus Airways in merito al piano in questione.

La vendita di Eurocypria

- (19) Il piano di ristrutturazione prevedeva la vendita al governo di Eurocypria, la filiale per i voli charter di Cyprus Airways, ad un prezzo che doveva essere stabilito da un esperto indipendente. Il prezzo era inizialmente stimato a 15 mio CYP (26 mio EUR). Eurocypria sarebbe quindi stata separata dal gruppo Cyprus Airways ed avrebbe operato come soggetto totalmente distinto. I proventi della vendita (versati dal governo a Cyprus Airways) sarebbero stati utilizzati da quest'ultima per finanziare la propria ristrutturazione. La Commissione ha espresso dei dubbi in merito alla vendita e alle modalità di fissazione del prezzo di vendita. Se il prezzo pagato per Eurocypria non fosse stato un prezzo di mercato si sarebbe trattato di un aiuto di Stato.

⁽³⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

Aumento di capitale

- (20) Un ulteriore elemento del piano di ristrutturazione, da realizzarsi entro 18 mesi dall'avvio del piano, è costituito da un aumento di capitale di 14 mio CYP (24 mio EUR). Tutti gli azionisti (Stato e privati) parteciperanno in proporzione alla loro quota. Lo Stato apporterà 9,8 mio CYP (17 mio EUR) mentre il contributo dei privati all'aumento di capitale sarà di circa 4,2 mio CYP (7,3 mio EUR). Nell'avviare il procedimento la Commissione ha dichiarato di non poter escludere che la partecipazione dello Stato all'aumento di capitale costituisca un aiuto di Stato.

Misure compensative

- (21) La Commissione ha espresso dei dubbi circa la possibilità che le misure compensative proposte nel piano di ristrutturazione fossero sufficienti a porre rimedio alla distorsione di mercato provocata dall'aiuto. Il piano prevedeva riduzioni relativamente modeste della flotta e delle rotte di Cyprus Airways. Il settore charter Eurocyprya doveva essere venduto, mentre l'altra filiale Hellas Jet doveva essere chiusa e i suoi tre aeromobili ceduti. I dubbi della Commissione riguardavano in particolare la vendita di Eurocyprya all'azionista principale di Cyprus Airways. La Commissione ha sollecitato le osservazioni dei concorrenti di Cyprus Airways a questo proposito.

Contributo del beneficiario

- (22) Di norma, nel caso di una compagnia delle dimensioni di Cyprus Airways, il livello di contributo con fondi propri ai costi di ristrutturazione dovrebbe essere dell'ordine del 50 %. La Commissione ha espresso dei dubbi sul livello di fondi propri e cosa si intenda con «fondi propri».

IV. OSSERVAZIONI PERVENUTE DURANTE IL PROCEDIMENTO

Osservazioni iniziali delle autorità cipriote

- (23) Le autorità cipriote hanno risposto all'avvio del procedimento cercando di chiarire talune questioni sollevate dalla Commissione.

Il prestito a lungo termine di 55 mio CYP (96 mio EUR) e le misure dirette alla riduzione dei costi

- (24) In relazione alle questioni relative al ripristino dell'efficienza nel lungo termine di Cyprus Airways, il piano di

ristrutturazione prevedeva che i costi di ristrutturazione (finanziati dal prestito a lungo termine di 55 mio CYP nonché dai proventi della vendita di Eurocyprya) venissero ripartiti nel modo seguente:

Periodo	Importo (mio CYP)	Descrizione
2006	30	Rimborso dell'aiuto per il salvataggio
2006	10,6	Indennità di licenziamento
2006	2	Altri costi per licenziamenti
2006-2008	5	Capitale di esercizio per Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Spesa di capitale prevista
2006-2010	10	Disavanzi di cassa
Totale	71,1	

- (25) In relazione al futuro esercizio della compagnia, sia le autorità cipriote che la compagnia aerea hanno riconosciuto che il modello strategico ed operativo che Cyprus Airways ha seguito nel passato non è sostenibile nel contesto concorrenziale nel quale la compagnia si trova ad operare oggi. Lo squilibrio di fondo è dovuto al fatto che Cyprus Airways opera ad un livello di costi che corrisponde ad un vero vettore di rete, mentre la realtà del mercato cipriota liberalizzato e dominato da voli turistici consente unicamente livelli di profitti equivalenti a quelli delle compagnie charter e/o low cost, che sono i veri concorrenti di Cyprus Airways.

- (26) Nell'attuale contesto commerciale e in conseguenza della totale liberalizzazione del mercato del trasporto aereo a Cipro, le possibilità per Cyprus Airways di crescere ulteriormente o incrementare i profitti sono limitate. Anche la crescita superiore al 4 % del mercato del trasporto aereo prevista non consentirebbe a Cyprus Airways di uscire dalla attuale situazione di difficoltà senza ulteriori interventi. Per questo motivo la compagnia ha avviato una profonda ristrutturazione che comporta inevitabilmente una drastica riduzione dei costi.

- (27) Nel piano di ristrutturazione la compagnia aveva ritenuto necessaria una riduzione dei costi totali del 13 %. Questo obiettivo doveva essere raggiunto attraverso una riduzione dei costi di personale di circa il 20 % e nel contempo una diminuzione dei livelli salariali del 15 % in media.

- (28) Oltre a questa riduzione dei costi la compagnia deve attuare altri elementi del piano di ristrutturazione in corso finalizzati, in questa prima fase, all'efficienza nel lungo termine della compagnia. L'obiettivo è consentire alla compagnia di riposizionarsi con successo in modo da permetterle di sopravvivere e di realizzare un utile sul capitale investito (ROI — *Return on Investment*) accettabile a medio termine, senza necessità di ulteriori sussidi o aiuti. Nel corso del 2007 verrà avviata una seconda fase di riduzione dei costi, concentrata sull'esternalizzazione e le migliori pratiche del settore.

Profitti e perdite di Cyprus Airways (previsioni) (*)

	CYP 000s						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Entrate complessive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi complessivi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato operativo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Utili (perdite) netti prima delle imposte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Il futuro risanamento dell'aerolinea si basa sul consolidamento degli utili derivanti dalla riduzione dei costi e sulla sua crescita costante. A questo riguardo il piano di ristrutturazione prevede l'evoluzione del traffico passeggeri nel periodo 2004-2010 seguente:

Sviluppo del traffico passeggeri di Cyprus Airways (previsione) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Traffico complessivo di Cipro (milioni)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Traffico CY (milioni)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Quote di mercato CY	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

La vendita di Eurocypria

- (30) In relazione alla vendita di Eurocypria, il governo ha chiarito che, oltre alla valutazione effettuata in precedenza da PricewaterhouseCoopers per conto di Cyprus Airways diretta a stabilire un prezzo di mercato per Eurocypria, è stata commissionata a HSBC una seconda valutazione, per conto del governo, destinata a stabilire un prezzo di vendita secondo una metodologia consolidata e riconosciuta. La vendita di Eurocypria allo Stato avverrebbe quindi in condizioni pienamente concorrenziali.
- (31) PwC ha realizzato una valutazione della compagnia utilizzando la metodologia detta *Discounted Cash Flow* (Attualizzazione dei flussi di cassa — DCF) e raffrontando i multipli di valutazione impliciti con l'impostazione di mercato; sono state inoltre prese in considerazione le operazioni di acquisto e di vendita di società paragonabili del settore.
- (32) PwC riferisce che le entrate della compagnia derivano dalla vendita di posti ai tour operator. Il totale dei passeggeri trasportati nel 2005 ammontava a 662 561 e ci si aspettava un incremento a 829 092 nel corso del 2006. Va osservato che le entrate attese per il 2006 sono già state conseguite. I componenti principali dei costi operativi per il 2005 erano il carburante per aviazione (30 %), i costi di noleggio degli aeromobili (22 %), i costi aeroportuali e i canoni sulle rotte (15 %), i costi di equipaggio (11,5 %) e i costi di manutenzione/engineering (9,5 %).

(*) Segreto aziendale.

Principali indicatori di risultato

	2004 ⁽¹⁾	2005 ⁽²⁾ M	2006 ⁽³⁾ S	2007 S	2008 S	2009 S
Voli totali effettuati	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passeggeri trasportati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale entrate (in migliaia di CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Profitti lordi (in migliaia di CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Utili (perdite) d'esercizio (in migliaia di CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Utili (perdite) prima delle tasse (in migliaia di CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Rendiconti finanziari sottoposti a revisione.

⁽²⁾ M = conti di gestione, non ancora sottoposti a revisione.

⁽³⁾ S = Stima.

(*) Segreto aziendale.

- (33) Per l'esercizio finanziario 2005 Eurocypria aveva previsto un utile dell'ordine di 440 000 CYP, che equivale ad un calo del risultato rispetto agli esercizi precedenti e alle cifre attese, dovuto al rapido aumento dei prezzi del carburante verificatosi nel 2005, che non poteva essere trasferito sui passeggeri dato il tipo di accordi stipulati con i tour operator.
- (34) Il metodo DCF fornisce un'indicazione del valore di un'impresa sulla base del valore dei flussi di cassa che si prevede l'impresa possa generare in futuro. Tale metodo individua il valore attuale dei futuri flussi di cassa per gli investitori, il risultato viene adeguato al tasso di rendimento richiesto per arrivare ad una stima del valore attuale dell'impresa.
- (35) Il management di Eurocypria ha preparato delle proiezioni finanziarie quadriennali (2006-2009), che fornivano il «valore finale» della compagnia che rappresenta l'importo che un investitore dovrebbe pagare oggi per avere diritto ai flussi monetari dell'impresa per gli esercizi successivi alla proiezione quadriennale. Si è arrivati quindi ad un valore finale di 14,54 mio CYP; tale cifra è stata aggiornata in funzione di un «costo di capitale medio ponderato» del 9,35 % per giungere ad un «valore attuale netto» della compagnia di 14,21 mio CYP.
- (36) Tale valore netto attuale è stato poi sottoposto ad una serie di analisi di sensibilità per tener conto di eventuali variazioni di parametri, come le variazioni del tasso di cambio USD/CYP (molti dei costi della compagnia sono espressi in dollari US mentre le sue entrate sono espresse in altre valute), variazioni nelle previsioni di crescita e nei prezzi del carburante. Tali analisi di sensibilità hanno evidenziato l'elevata sensibilità di Eurocypria (analogamente alla maggior parte delle aerolinee comunitarie) alle fluttuazioni dei tassi di cambio e dei prezzi del carburante.
- (37) Sulla base dell'analisi descritta sopra, PwC è giunta ad una fascia indicativa di valori per Eurocypria fra 12,5 e 16 mio CYP.
- (38) PwC ha inoltre effettuato una analisi comparabile del valore di mercato raffrontando Eurocypria con altre società che operano in attività analoghe. Questo viene considerato un ulteriore metodo di paragone valido in quanto le condizioni e le prospettive di imprese simili dipendono da fattori comuni, come la domanda globale dei loro prodotti e servizi nonché la struttura dei costi e i contesti operativi.
- (39) Data la mancanza di compagnie aeree charter quotate, PwC ha utilizzato un mix di vettori low cost e un insieme di compagnie miste che operano voli charter e di linea. Un calcolo effettuato sulla base degli utili correnti e previsti prima di interessi, imposte e ammortamento (EBITDA), ha portato ad un valore indicativo della compagnia fra 12,5 e 13,5 mio CYP. PwC osserva che tale risultato converge con quello ottenuto con il metodo DCF.
- (40) PwC ha inoltre effettuato una terza e ultima valutazione di Eurocypria sulla base delle transazioni recenti, che ha consentito di verificare la ragionevolezza delle due metodologie menzionate. Il principio alla base di questa impostazione è che il prezzo raggiunto in condizioni di piena concorrenza fra un compratore ed un venditore consenzienti costituisce un buon indicatore del valore. PwC si è avvalsa di dati disponibili nella sua rete globale e utilizzando tale metodo è arrivata ad un valore indicativo che da 10,5 a 13 mio CYP per Eurocypria. PwC osserva che anche tale risultato converge con quello ottenuto con il metodo DCF.

- (41) Di conseguenza, sulla base delle analisi menzionate sopra, PwC giunge alla conclusione che il valore indicativo per Eurocypria oscilla fra 12,5 e 15,5 mio CYP.
- (42) PwC aggiunge inoltre che la sua valutazione di Eurocypria si basa su proiezioni finanziarie in base alle quali Eurocypria manterrebbe un certo tipo di affiliazione a Cyprus Airways. Secondo PwC, tale affiliazione darebbe adito ad alcuni ostacoli in particolare per quanto riguarda l'espansione, soprattutto restrizioni alla crescita dovute al fatto che Eurocypria è una filiale di Cyprus Airways; inoltre lo statuto di Eurocypria come filiale di Cyprus Airways limiterebbe le sue possibilità di ottenere prezzi concorrenziali rispetto all'esternalizzazione dei servizi. Se Eurocypria dovesse continuare a far parte del Gruppo è inoltre probabile che non potrebbe competere sulle stesse rotte di Cyprus Airways.
- (43) Su questa base PwC conclude che il prezzo di Eurocypria, come soggetto separato libero dalle restrizioni indicate sopra, sarebbe probabilmente più elevato.
- (44) Una seconda valutazione è stata effettuata da HSBC che ha adottato un'impostazione simile a quella di PwC. La sua conclusione iniziale è che il valore totale dei fondi propri di Eurocypria ammonta a 13 mio CYP. HSBC ha poi effettuato una valutazione comparativa considerando compagnie quotate paragonabili ad Eurocypria. In questo modo è giunta ad una valutazione di 11,8 mio CYP.
- (45) HSBC tiene conto della sensibilità della compagnia in particolare alle variazioni del prezzo del carburante e giunge ad un valore medio ponderato dell'ordine di 12,3- 13,8 mio CYP.

Aumento di capitale

- (46) L'aumento di capitale sarebbe destinato a compensare il valore netto passivo derivante dalle perdite pregresse accumulate che hanno eroso il capitale di Cyprus Airways. L'aumento di capitale sarebbe effettuato mediante l'emissione di diritti che verrebbero offerti in misura proporzionale agli azionisti, vale a dire il 70 % allo Stato e il 30 % ad azionisti privati. A parere del governo di Cipro tale aumento di capitale sarebbe simile a quello effettuato da un investitore che opera in un'economia di mercato.

Misure compensative

- (47) Sulla questione delle misure compensative, le autorità cipriote hanno che l'aerolinea ha iniziato a ristrutturare le sue attività nel 2004. A questo riguardo, a fine 2004, l'aerolinea ha ridotto la propria flotta di due aeromobili ed ha abbandonato una serie di rotte, riducendo contemporaneamente la propria frequenza su altre rotte. Per una compagnia aerea costituita da 12 aeromobili nel 2004, a loro avviso si è trattato di una riduzione significativa ed una ulteriore riduzione delle dimensioni della flotta, in questa fase, avrebbe un impatto negativo sull'efficienza economica a lungo termine della compagnia.
- (48) Le autorità cipriote inoltre sostengono che la decisione di vendere Hellas Jet e la decisione di non rinnovare il leasing di Hellas Jet su tre aeromobili, costituisce una riduzione di

capacità importante per il Gruppo che andrebbe considerata come una misura compensativa. Analogamente, la vendita di Eurocypria determinerà una riduzione di 6 aeromobili per la flotta del gruppo, dato che dopo la vendita le due compagnie saranno legalmente e finanziariamente indipendenti.

- (49) A parere delle autorità cipriote non vi è un ulteriore margine in questa ristrutturazione per altre misure di compensazione in quanto si rischia di mettere a repentaglio l'obiettivo della ristrutturazione. Le autorità cipriote sottolineano che Cyprus Airways è un attore molto piccolo sul mercato comunitario dell'aviazione civile e le sue iniziative non sono in grado di influenzare la situazione della concorrenza nel settore.
- (50) Il mercato cipriota, che è principalmente un mercato di destinazione, è stato liberalizzato ormai da tempo ed attualmente, circa 99 compagnie aeree effettuano voli di linea e charter da e per Cipro. Ad un esame più ravvicinato l'80 % del traffico è intracomunitario/SEE e pertanto non soggetto a restrizioni. Un ulteriore 8-9 % è costituito da servizi charter da paesi terzi che sono pienamente liberalizzati. Il rimanente 10-11 % è costituito dal Medio Oriente e dalle regioni del Golfo dove il contesto della politica aerea è disciplinato da accordi bilaterali fra Cipro e questi paesi. Le autorità cipriote ritengono pertanto che vi sia un margine molto limitato per ulteriori azioni di liberalizzazione del mercato dell'aviazione civile di Cipro sulla base di iniziative prese a livello nazionale.

Contributo del beneficiario

- (51) Sulla questione del contributo del beneficiario le autorità cipriote desiderano chiarire una serie di aspetti. In relazione alla flotta di proprietà di Cyprus Airways, la compagnia non è stata in grado di ottenere prestiti da banche commerciali offrendo in garanzia i propri aeromobili a causa della relativa vetustà degli stessi (i 7 A320 di proprietà di Cyprus Airways sono stati consegnati alla compagnia fra il 1989 e il 1993). Sono state prese varie iniziative a questo riguardo e le risposte ottenute da una serie di banche commerciali sono state negative. Il governo ha inoltre spiegato che la vendita di parte della flotta non era stata presa in considerazione come una vera alternativa in quanto questo avrebbe impedito alla compagnia di proseguire le sue attività. Pertanto la sola soluzione realista era la vendita di Eurocypria e le autorità ritengono che la vendita di questa filiale dovrebbe essere considerata come un contributo del beneficiario.
- (52) Per quanto riguarda Hellas Jet questa compagnia ha cessato le attività in quanto compagnia aerea di linea nel maggio 2005 e ha trasformato la propria attività in quella di broker aeronautico e operatore di voli charter, stipulando un accordo con una compagnia greca chiamata Trans World Aviation. Il 51 % del capitale della società è già stato venduto e il governo sta ora negoziando la vendita della parte residua.
- (53) Le autorità cipriote ritengono inoltre che l'aumento di capitale previsto per metà 2007 costituisca un contributo proprio alla ristrutturazione. A loro parere bisogna

aggiungere la vendita di un aeromobile nel 2005 (5 mio CYP), la vendita di un motore di ricambio per A320 (1,7 mio CYP) e la vendita di parti di ricambio varie (0,7 mio CYP), per arrivare ad un ulteriore contributo di 7,4 mio CYP.

- (54) Infine, per quanto riguarda il livello di contributo proprio alla ristrutturazione, le autorità cipriote richiamano l'attenzione della Commissione sul punto 56 degli orientamenti S&R che recita

«Tuttavia, fatto salvo quanto diversamente disposto dalle norme settoriali, nelle aree assistite le condizioni di autorizzazione dell'aiuto potranno essere meno rigorose per quanto riguarda l'attuazione delle misure compensative e l'entità del contributo del beneficiario».

- (55) Proseguono facendo osservare che per il periodo 2000-2006 l'intera Cipro era considerata una regione rientrante nell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, che Cyprus Airways è particolarmente importante per un'economia incentrata sul turismo come quella cipriota e che un'ulteriore riduzione di capacità dell'aerolinea, sia attraverso ulteriori misure di compensazione che attraverso una proporzione estremamente elevata di contributo proprio, avrebbe avuto profonde ripercussioni sul settore del turismo e sullo sviluppo regionale in genere.

Osservazioni presentate da terzi

- (56) In seguito alla pubblicazione della lettera indirizzata alle autorità cipriote nella Gazzetta ufficiale, sono pervenute osservazioni da parte di un terzo interessato nel termine consentito.
- (57) La Commissione osserva che nessun concorrente ha presentato osservazioni nell'ambito dell'avvio del procedimento.

Pasypi

- (58) Sono pervenute le osservazioni della Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), che desiderava esprimere il proprio parere sul piano di ristrutturazione di Cyprus Airways e sulla corretta ed efficiente gestione della compagnia. Essa ritiene che se l'attuale piano di ristrutturazione dovesse essere approvato nell'ambito della «attuale filosofia di gestione» ciò potrebbe rivelarsi «assolutamente disastroso» per la compagnia.
- (59) Secondo PASYPI, Cyprus Airways, da quando la Commissione ha autorizzato l'aiuto per il salvataggio della compagnia, non ha più presentato ai dipendenti un piano industriale appropriato ed efficiente. Non vi è stata alcuna ristrutturazione né del management né delle attività della compagnia e questo a causa di interessi ed interferenze politiche.
- (60) Il sindacato afferma che l'aerolinea soffre di un eccesso di personale e che i piani elaborati dai dirigenti della compagnia non sono riusciti a ridurre il numero dei dipendenti a livelli coerenti con gli standard internazionali, a causa di pressioni e considerazioni di ordine politico.

- (61) PASYPI osserva inoltre che gli azionisti privati della compagnia non contribuiscono alla sua sopravvivenza e che gli unici che contribuiscono alla riduzione dei costi sono i dipendenti.

- (62) Il sindacato dei piloti critica inoltre i dirigenti della compagnia in relazione alla gestione di due filiali Eurocypria e Hellas Jet. Per quanto riguarda Eurocypria si chiedono se la vendita di questa compagnia non finirà col produrre effetti negativi e limitazioni sul futuro e l'espansione di Cyprus Airways. Nel caso di Hellas Jet il sindacato rileva che il management non ha mai rivelato al personale le perdite subite da Hellas Jet né gli ha fatto sapere se la compagnia è ancora operativa.

- (63) In conclusione il sindacato dei piloti afferma che è necessario un nuovo piano industriale per l'aerolinea e che quest'ultima deve essere privatizzata.

Risposta delle autorità cipriote alle osservazioni dei terzi

- (64) Le autorità cipriote hanno risposto alle osservazioni del sindacato dei piloti sostenendo anzitutto che tali affermazioni non sono mai state comprovate né hanno basi o motivazioni solide di carattere commerciale.
- (65) Il governo respinge fermamente l'accusa di interferenze politiche nella gestione della compagnia e dichiara che anche se la maggioranza dei consiglieri di amministrazione è nominata dal governo, questi hanno le stesse responsabilità dei membri del consiglio di amministrazione di qualsiasi società quotata. Le decisioni prese dal consiglio di amministrazione sono motivate unicamente dall'interesse della compagnia.
- (66) Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione il governo dichiara che è in fase di attuazione e che i cambiamenti sono già visibili all'interno della compagnia. I risparmi su base annuale, ossia 19,5 mio CYP, sono conformi a quelli previsti dal piano. Il principale obiettivo del piano consiste nella riduzione dei costi in modo da dare alla compagnia la possibilità di ristrutturare le sue attività in modo più competitivo. Dato che il costo del lavoro costituisce un fattore importante, inevitabilmente i dipendenti ne hanno subito le conseguenze sia attraverso licenziamenti che attraverso le riduzioni salariali.
- (67) Per quanto riguarda la questione dell'eccesso di personale, il governo respinge le affermazioni di PASYPI e sostiene che il numero di persone dichiarate in esubero che avrebbero lasciato la compagnia alla fine del 2006 è di circa 414 invece delle 385 previste dal piano di ristrutturazione.
- (68) Per quanto riguarda l'aumento di capitale, il governo dichiara che verrà effettuato a metà 2007 quando cominceranno a vedersi concretamente i risultati dell'applicazione del piano di ristrutturazione. Resta inteso che la società manterrà la stessa proporzione di quote azionarie pubbliche e private.

(69) Il governo ha spiegato che la vendita di Eurocypria è stata effettuata per consentire a Cyprus Airways di rispettare il requisito del contributo proprio previsto dagli orientamenti comunitari S&R. Ha dichiarato che la vendita di Eurocypria, al prezzo stabilito in modo indipendente di 13,425 mio CYP, doveva aver luogo ai primi di agosto del 2006.

(70) Per quanto riguarda Hellas Jet il governo ha spiegato che in seguito ad un accordo tripartito fra Cyprus Airways, Hellas Jet e Trans World Aviation SA (che opera in Grecia come Air Miles) Cyprus Airways ha organizzato la vendita di Hellas Jet a Trans World per 2 mio EUR (1,16 mio CYP). Ha inoltre spiegato che Cyprus Airways intenderà ridurre il più possibile le perdite operative di Hellas Jet ed uscire da questa venture non appena fossero scadute le garanzie societarie fornite da Cyprus Airways in relazione alla flotta di Hellas Jet; ha dichiarato inoltre che l'importo in questione doveva essere considerato un contributo proprio.

(71) Il governo ha respinto l'invito del sindacato dei piloti a presentare un nuovo piano di ristrutturazione, sostenendo che il piano industriale attuale non richiede alcuna revisione. Il governo non esclude la possibilità di privatizzare la compagnia se venisse presentata un'offerta interessante.

(72) In relazione all'aumento di capitale previsto per metà 2007 e su richiesta della Commissione, le autorità cipriote hanno fornito ulteriori informazioni con lettera del 19 dicembre 2006. Hanno spiegato che in base al diritto societario di Cipro, una compagnia pubblica non può emettere azioni al di sotto del valore nominale. Le azioni di Cyprus Airways in quel momento venivano negoziate alla Borsa cipriota ad un prezzo situato fra 0,15 e 0,16 CYP mentre il loro valore nominale era di 0,50 CYP per azione. Dato che si pensava che nessuna emissione di azioni effettuata alla parità o al di sopra avrebbe avuto successo, era necessario ridurre il valore nominale del capitale azionario.

(73) La procedura per la riduzione del valore nominale del capitale azionario è già stata avviata e la compagnia ridurrà questo valore annullando le perdite accumulate (come consentito dallo statuto della società). Il consiglio di amministrazione di Cyprus Airways, nella sua riunione del 12 dicembre 2006, ha avviato la procedura per l'aumento di capitale organizzando la sottoscrizione dell'emissione azionaria. Per garantire il successo dell'operazione, una banca di investimento commerciale, la Banca Cisco (filiale della banca privata Bank of Cyprus) si è dichiarata disposta a sottoscrivere l'emissione proposta. A Cisco verrà pagata una commissione per la sottoscrizione dell'aumento di capitale di Cyprus Airways, che verrà calcolata al prezzo di mercato per questo tipo di transazioni. Ai servizi della Commissione è stata trasmessa copia della lettera di intenti della banca di investimento.

(74) Il passo successivo è stata l'approvazione, a metà gennaio 2007, con una maggioranza del 75 % degli azionisti riuniti in assemblea straordinaria, della risoluzione speciale per la

riduzione del capitale azionario. Tale risoluzione dovrà poi essere ratificata dal tribunale distrettuale di Cipro e registrata presso il registro delle società. L'intera procedura dovrebbe richiedere 6 o 7 mesi (considerando un periodo di tre mesi per il tribunale).

V. VALUTAZIONE DELL'AUTO

Sussistenza di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE

(75) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli 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».

(76) È considerato aiuto di Stato qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono nell'esercizio di competenze conferite loro dallo Stato.

(77) Nell'ambito dell'apertura del procedimento, la Commissione ha individuato tre elementi del piano di ristrutturazione che potrebbero eventualmente costituire un aiuto di Stato e che devono quindi essere esaminati.

Garanzie su prestiti

(78) I costi di ristrutturazione di Cyprus Airways saranno parzialmente e temporaneamente coperti da un prestito di 55 mio CYP (96 mio EUR) concesso da una banca commerciale a condizioni di mercato. Come viene spiegato nella decisione di avviare il procedimento di indagine, le autorità cipriote intendono concedere a Cyprus Airways una garanzia di Stato a copertura del suddetto prestito.

(79) La *Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie* ⁽⁴⁾ stabilisce i criteri in base ai quali una garanzia non costituisce un aiuto di Stato (cfr. paragrafo 4.2). Le due condizioni cumulative essenziali sono:

- la garanzia può essere ottenuta, in linea di principio, sui mercati finanziari a condizioni di mercato;
- per la garanzia prestata viene pagato il prezzo di mercato.

(80) Nella fattispecie, nessuno di questi criteri è soddisfatto. Cyprus Airways non paga allo Stato nessun premio per la garanzia di cui beneficia e, dati la sua difficile situazione economica e il fatto che ha già beneficiato di un aiuto per il salvataggio, è assai improbabile che la compagnia avrebbe potuto ottenere autonomamente tale garanzia.

(81) Inoltre, la garanzia costituisce una risorsa di Stato in quanto viene concessa direttamente da quest'ultimo. È concessa ad una compagnia (Cyprus Airways) che si trova in concorrenza con altre aerolinee comunitarie, in particolare, dopo

⁽⁴⁾ GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 14.

l'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo («terzo pacchetto»), il 1° gennaio 1993. Tale garanzia incide sugli scambi tra Stati membri in quanto riguarda una compagnia attiva nel settore dei trasporti tra Stati membri e riguarda il mercato comune. In quanto tale può falsare o minacciare di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune.

(82) La garanzia in causa costituisce pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Inoltre, questa interpretazione è accettata dalle autorità cipriote in quanto, in merito alla garanzia, hanno cercato di ottemperare alle condizioni stabilite negli orientamenti S&R.

(83) Mentre il piano iniziale prevedeva che le autorità cipriote garantissero integralmente il prestito di 55 mio CYP, nel corso del procedimento, al fine di limitare l'aiuto al minimo e assicurare un contributo sufficiente della compagnia per la copertura dei propri costi di ristrutturazione, le autorità cipriote hanno deciso di ridurre la parte del prestito di ristrutturazione coperto dalla garanzia, ad un massimo di 45 mio CYP. Inoltre, le suddette autorità hanno precisato che la parte garantita e quella non garantita del prestito, saranno indipendenti ed in particolare non vi sarà un rapporto di subordinazione della seconda alla prima. Ciò significa che, almeno 10 mio CYP del prestito commerciale di 55 mio CYP, saranno ottenuti dall'aerolinea senza alcuna garanzia o altri interventi statali.

La vendita di Eurocypria

(84) Le autorità cipriote hanno dichiarato che la vendita di Eurocypria è stata completata nell'agosto 2006 e che la compagnia è stata venduta allo Stato per 13,425 mio CYP. La Commissione deve quindi esaminare come si è giunti a questo prezzo per verificarne la validità e stabilire se un eventuale aiuto di Stato fosse presente nella transazione. Il punto 59 e segg. della decisione di avviare il procedimento di indagine ricorda che ciò può verificarsi, in particolare, se il prezzo pagato è troppo elevato rispetto al prezzo di mercato della compagnia.

(85) A questo proposito, la Commissione rileva che a questa cifra si è arrivati in seguito a due valutazioni di esperti, effettuate per conto sia del venditore che dell'acquirente. Dopo aver effettuato un'analisi dettagliata delle valutazioni degli esperti la Commissione può giungere alla conclusione che il suddetto prezzo corrisponde al prezzo di mercato corretto; osserva inoltre che il prezzo di vendita finale è, in ogni caso, inferiore ai 15 mio CYP previsti nel piano di ristrutturazione e al momento dell'avvio del procedimento di indagine. La Commissione conclude quindi che la vendita di Eurocypria non costituisce un aiuto di Stato a Cyprus Airways in quanto la compagnia non è stata venduta ad un prezzo superiore al suo valore effettivo.

(86) La Commissione rileva inoltre l'intenzione delle autorità cipriote di gestire Eurocypria come una compagnia completamente indipendente dal gruppo Cyprus Airways; la Commissione ritiene tuttavia che se Eurocypria resta di proprietà dello Stato, vi è il rischio che non sia gestita in modo effettivamente indipendente dalla sua ex compagnia madre. Di conseguenza, per rispondere a queste preoccupazioni, la Commissione intende imporre una serie di condizioni a Cipro al fine di garantire che le due compagnie siano e restino separate per un periodo sufficiente e che le loro eventuali transazioni commerciali si svolgano in condizioni pienamente concorrenziali.

Aumento di capitale

(87) Un ulteriore elemento del piano di ristrutturazione è che a metà 2007, circa 18 mesi dopo l'inizio della ristrutturazione, il capitale di Cyprus Airways doveva essere aumentato di circa 14 mio CYP. Le autorità cipriote avevano previsto che questo aumento di capitale doveva avvenire mantenendo l'attuale struttura azionaria e che la proporzione proprietaria fra pubblico e privato rimanesse inalterata. Questo significa che lo Stato contribuirà con 9,8 mio CYP (17 mio EUR pari al 70 %), mentre l'apporto degli altri azionisti sarà di 4,2 mio CYP (7,3 mio EUR pari al 30 %).

(88) La Commissione deve quindi stabilire se in questa situazione la quota pubblica dell'aumento di capitale proposto costituisca un aiuto di Stato. Nel farlo fonda il proprio giudizio sul «principio dell'investitore in un'economia di mercato», impostazione avallata dalla giurisprudenza della Corte ⁽⁵⁾, secondo la quale per stabilire se un apporto di capitale pubblico costituisca un aiuto di Stato, è necessario verificare se la società beneficiaria sarebbe stata in grado di ottenere le stesse risorse finanziarie facendo ricorso ai normali mercati di capitali. Non sussiste aiuto di Stato quando l'apporto di capitale pubblico avviene a condizioni che sarebbero accettabili per un investitore privato che opera nelle normali condizioni di un'economia di mercato.

(89) Il comportamento dell'investitore pubblico deve quindi essere paragonato a quello di un investitore privato, come una holding privata o un gruppo privato di società che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, in una prospettiva di redditività a lungo termine ⁽⁶⁾. Di conseguenza, la Commissione ritiene che i contributi di capitale provenienti da fondi pubblici non costituiscano un aiuto di Stato quando all'operazione partecipano degli azionisti privati anzitutto, almeno in proporzione alla quota azionaria da essi posseduta, in secondo luogo, a condizioni identiche a quelle dell'investitore pubblico e infine, se la quota di azioni sottoscritte dagli investitori privati riveste una vera importanza economica. La Commissione ritiene che la parità di partecipazione degli investitori pubblici e

⁽⁵⁾ Cfr. la sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C482/99 2002 Racc. I-4397 nonché le conclusioni dell'Avvocato generale Geelhoed del 27 settembre 2001, nelle cause riunite C-328/99 e C-399/00, *Italia/Commissione* e *SIM 2 Multimedia SpA/Commissione*.

⁽⁶⁾ Sentenza del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione* «Alfa Romeo» (C-305/89) 1991 Racc. - 1603, punto 20.

privati sia garantita quando un investitore o una banca commerciale abbia acconsentito a garantire in anticipo e a condizioni di mercato la partecipazione di investitori privati nell'aumento di capitale, alle stesse condizioni offerte all'investitore pubblico. Questa impostazione, basata sulla concomitanza dei contributi, è stata più volte confermata dal Tribunale di primo grado e dalla Corte di giustizia ⁽⁷⁾.

(90) Nella fattispecie, una banca di investimento commerciale, Cisco, ha accettato di garantire, a condizioni di mercato, gli investitori privati fino al 30 % della ricapitalizzazione proposta. Le autorità cipriote hanno inoltre precisato che tutti gli azionisti acquisteranno le azioni allo stesso prezzo, che verrà fissato congiuntamente da Cyprus Airways e Cisco e alle stesse condizioni di mercato degli investitori privati.

(91) A questo proposito, la Commissione ha ricevuto copia della lettera di intenti del 14 dicembre 2006, inviata a Cyprus Airways da Cisco, con la quale la banca accetta di concludere un contratto per garantire o far garantire il successo dell'operazione di ricapitalizzazione. Inoltre, prima di impegnarsi per quanto riguarda l'investimento in relazione agli investitori privati, Cisco ha effettuato uno studio dettagliato del piano di ristrutturazione e di tutta l'operazione. Analogamente, prima di concludere il contratto finale, come è usale prassi di mercato, la banca effettuerà (o incaricherà un terzo di effettuare) una «due diligence», che qualsiasi investitore dovrebbe effettuare prima di avviare l'operazione. In tal modo la banca si circonda di tutte le garanzie che le consentono di adeguare la propria offerta ai rischi che prende. Va osservato che questa banca non è controllata, direttamente o indirettamente, dallo Stato membro interessato. Il contratto di garanzia finale con Cisco verrà concluso poco prima dell'inizio del periodo dell'offerta e conterrà le disposizioni e gli impegni standard in vigore per questo tipo di contratto, conformemente alle migliori pratiche nazionali e internazionali.

(92) Le condizioni alle quali è subordinato il contratto di garanzia finale possono essere suddivise in due categorie; la prima riguarda elementi relativamente standard che non hanno in impatto diretto sulla valutazione della Commissione ma solo sulla sua realizzazione effettiva. Esse prevedono:

- a) l'assenza di avvenimenti straordinari che potrebbero pregiudicare l'esito positivo dell'operazione,
- b) la trasmissione alla banca di informazioni complete sulla situazione economica e finanziaria e sulla gestione di Cyprus Airways,
- c) il coinvolgimento della banca nella rete delle procedure dell'operazione.

(93) La seconda categoria di condizioni contenute nella lettera di intenti della banca può invece incidere sulla valutazione dell'operazione da parte della Commissione; tali condizioni

devono essere analizzate nei dettagli e riguardano principalmente:

- a) la differenza tra il prezzo di emissione delle azioni e la quotazione di mercato,
- b) le commissioni addebitate dalla banca per l'operazione,
- c) l'accordo della banca e dello Stato (principale azionista di Cyprus Airways) per partecipare all'aumento di capitale.

(94) Per quanto riguarda il prezzo di sottoscrizione delle nuove azioni, Cisco e Cyprus Airways hanno concordato che il prezzo o la fascia di prezzo per l'emissione delle nuove azioni saranno stabiliti congiuntamente secondo le pratiche di mercato, in funzione delle condizioni del mercato azionario al momento del lancio dell'operazione. Cipro ha confermato alla Commissione che a tutti i sottoscrittori partecipanti verrà addebitato un unico prezzo e che non verranno concessi sconti specifici all'istituto garante.

(95) Per quanto riguarda, in secondo luogo, la remunerazione delle banche attraverso le commissioni, queste ultime si basano sul valore della percentuale dell'operazione (30 %) che il mercato deve sottoscrivere. Le autorità cipriote hanno indicato che la commissione da pagare a Cisco è conforme ai principi di mercato in vigore sui principali mercati azionari europei, al fine di garantire l'esito positivo di una operazione di collocamento azionario comparabile. La Commissione può concludere quindi che la transazione fra Cyprus Airways e Cisco è conforme alle condizioni di mercato per questo tipo di operazioni e che non comporta uno sconto sul prezzo pagato dalla banca per le azioni che può essere chiamata a sottoscrivere. Di conseguenza, la commissione pagata alla banca non le consente di partecipare all'operazione a condizioni più favorevoli rispetto allo Stato o agli altri azionisti.

(96) Per quanto riguarda, in terzo luogo, l'esigenza, posta sia dallo Stato che dalla banca, che entrambi partecipino all'aumento di capitale, la Commissione fa osservare che tale requisito costituisce un elemento essenziale per garantire il successo dell'operazione.

(97) La Commissione prende nota dell'impegno delle autorità cipriote di trasmetterle i contratti finali stipulati con la banca, contenenti l'obbligo formale e incondizionato di sottoscrizione, immediatamente dopo la loro conclusione e prima della sottoscrizione del nuovo aumento di capitale da parte delle autorità pubbliche. Le autorità cipriote si sono molto impegnate a presentare una relazione contenente i livelli effettivi di sottoscrizione per questo aumento di capitale una volta che l'operazione è stata effettuata. A questo riguardo, la Commissione ritiene evidentemente che non vi può essere un accordo collaterale o implicito con il quale lo Stato esonererebbe la banca dal suo obbligo se l'offerta di ricapitalizzazione fosse sottoscritta in misura insufficiente. La Commissione riserverà la massima atten-

⁽⁷⁾ Sentenza del TPG del 12 dicembre 2000 nella causa T-296/97, *Alitalia/Commissione*, 2000, Racc. II-3871, punto 81.

zione al rigoroso rispetto di questi impegni in modo da accertare che le condizioni della presente decisione vengano adeguatamente ottemperate.

- (98) Questa operazione consente al mercato privato di sottoscrivere in misura significativa (30 %) le azioni di nuova emissione alle stesse condizioni dell'azionista pubblico, dato che i prezzi delle azioni sono identici e i diritti relativi ad ogni azione sono gli stessi per tutti gli azionisti.
- (99) In sintesi, alla luce dell'analisi che precede e della prassi abituale della Commissione e della giurisprudenza della Corte per quanto riguarda la qualifica della partecipazione dello Stato ad aumenti di capitale con degli investitori privati, l'aumento di capitale previsto per la metà del 2007, esaminato separatamente e indipendentemente da altre misure di ristrutturazione, equivale ad una partecipazione concomitante di azionisti pubblici e privati. La partecipazione dello Stato non costituisce dunque un aiuto di Stato se le condizioni esposte sopra, relative al fatto che l'aumento di capitale sarà garantito da una banca di investimento commerciale in modo da assicurare l'effettiva concomitanza di sottoscrizione pubblica e privata e alla proporzione fra azionisti pubblici e privati, sono soddisfatte.
- (100) Tuttavia, la Commissione osserva che la giurisprudenza della Corte europea indica che *«il solo fatto che un'impresa pubblica abbia già effettuato apporti di capitale qualificati "aiuti" a favore della propria società controllata non esclude, in linea di principio, la possibilità che un ulteriore apporto di capitale possa essere qualificato come investimento che soddisfa il criterio dell'investitore privato in economia di mercato. Tuttavia il Tribunale considera che, in un caso come quello di specie, che riguarda tre apporti di capitale effettuati dal medesimo investitore durante un periodo di due anni, di cui i primi due non erano di alcuna redditività, spettava alla Commissione verificare se il terzo potesse essere ragionevolmente dissociato dai due primi e considerato, ai fini del criterio dell'investitore privato, come un investimento autonomo.*

Il Tribunale rileva che tra gli elementi a tal fine pertinenti figurano, in particolare, la cronologia dei conferimenti di cui trattasi, la loro finalità e la situazione dell'impresa controllata al momento in cui sono state adottate le decisioni di effettuare ciascuno dei conferimenti considerati (8).»

- (101) Nella fattispecie, la Commissione osserva che se da un lato lo Stato e gli azionisti privati sottoscrivono l'aumento di capitale allo stesso prezzo e tutte le nuove azioni avranno gli stessi diritti, in realtà lo Stato agisce, al tempo stesso, in qualità di garante di un prestito considerevole al beneficiario, che andrà molto oltre il momento dell'aumento di capitale ed acquisisce, inoltre, una filiale della compagnia che viene ristrutturata. Tuttavia, non è necessario valutare con precisione se, dato il cumulo dell'aumento di capitale con queste due misure, la partecipazione dello Stato e degli azionisti privati all'aumento di capitale avvenga in condizioni simili in quanto la Commissione ritiene

comunque che, come risulta chiaramente dalla seguente analisi, anche se la partecipazione dello Stato all'aumento di capitale dovesse essere considerata un aiuto di Stato, tale aiuto sarebbe considerato compatibile con il mercato comune.

Base giuridica della valutazione

- (102) Dopo aver concluso che il prestito a lungo termine di 55 mio CYP garantito dallo Stato per finanziare parte della ristrutturazione di Cyprus Airways costituisce un aiuto di Stato e che la partecipazione dello Stato all'aumento di capitale potrebbe contenere elementi di aiuto di Stato, la Commissione deve esaminarne la compatibilità con il mercato comune.
- (103) È pertanto necessario esaminare la compatibilità di tale misura alla luce dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE che prevedono deroghe alla norma generale dell'incompatibilità di cui all'articolo 87, paragrafo 1.
- (104) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE non si applicano nella fattispecie, in quanto gli aiuti non hanno carattere sociale e non sono concessi a singoli consumatori, non ovviano ai danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali e non sono concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che hanno risentito della divisione del paese.
- (105) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a), b) e d), non si applicano nella fattispecie, poiché l'aiuto non favorisce lo sviluppo economico di regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso o si ha una grave forma di sottoccupazione, non promuove la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo, non pone rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro né promuove la cultura o la conservazione del patrimonio.
- (106) Pertanto può applicarsi solo la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), che prevede che possono essere autorizzati gli aiuti di Stato destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.

- (107) A questo riguardo, la disciplina comunitaria applicabile per decidere in merito alla compatibilità sono gli orientamenti S&R del 2004 nonché i già menzionati orientamenti del 1994.

Compatibilità della misura con il mercato comune

- (108) La Commissione deve quindi verificare se il piano di ristrutturazione è conforme alle disposizioni degli orientamenti applicabili. Il principio di base (punto 31 degli orientamenti S&R) prevede che *«in linea generale, pertanto, possono essere autorizzati solo nei casi in cui si possa dimostrare*

(8) Causa T11/95 *BP Chemicals Ltd v. Commissione* [1998] Racc. II-3235, paragrafi 170 e 171.

che la concessione di aiuti per la ristrutturazione non è contraria al comune interesse. Ciò è possibile solo se vengono soddisfatti criteri rigorosi e viene garantito che gli eventuali effetti di distorsione della concorrenza provocati dagli aiuti saranno compensati dai vantaggi derivanti dal mantenimento in attività dell'impresa... e che, in linea di principio, sono previste opportune misure compensative a favore dei concorrenti.»

- (109) Gli orientamenti indicano poi una serie di condizioni alle quali può essere concesso un aiuto per la ristrutturazione.

Ammissibilità dell'impresa

- (110) Anzitutto, la Commissione deve stabilire se Cyprus Airways sia ammissibile alla ristrutturazione conformemente agli orientamenti S&R. Il punto 9 degli orientamenti afferma che non esiste una definizione comunitaria di impresa in difficoltà e aggiunge che *«la Commissione ritiene che un'impresa sia in difficoltà quando essa non sia in grado, con le proprie risorse o con le risorse che può ottenere dai proprietari/azionisti o dai creditori, di contenere perdite che, in assenza di un intervento esterno delle autorità pubbliche, la condurrebbero quasi certamente al collasso economico, nel breve o nel medio periodo.»*

- (111) Successivamente, gli orientamenti (punto 10) precisano che *«un'impresa, a prescindere dalle sue dimensioni, è in linea di principio considerata in difficoltà nei seguenti casi: a) nel caso di società a responsabilità limitata, qualora abbia perso più della metà del capitale sociale e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi.»*

- (112) Al punto 11 si afferma inoltre che *«Anche qualora non ricorra alcuna delle condizioni di cui al punto 10, un'impresa può comunque essere considerata in difficoltà in particolare quando siano presenti i sintomi caratteristici di un'impresa in difficoltà, quali il livello crescente delle perdite, la diminuzione del fatturato, l'aumento delle scorte, la sovracapacità, la diminuzione del flusso di cassa, l'aumento dell'indebitamento e degli oneri per interessi, nonché la riduzione o l'azzeramento del valore netto delle attività.»*

- (113) La Commissione ha osservato al momento dell'avvio della procedura che Cyprus Airways è una società a responsabilità limitata che ha già perso una quota importante del suo capitale. Al 31 dicembre 2003 Cyprus Airways aveva un capitale nominale di 55,5 mio CYP (95 mio EUR), ma al 31 dicembre 2004, nell'arco di 12 mesi, aveva perso 26,2 mio CYP (44,8 mio EUR), quasi il 50 % del suo capitale azionario.

- (114) La Commissione ha rilevato che le perdite del Gruppo (causate principalmente da Cyprus Airways) sono passate da 20,9 mio CYP nel 2003 a 39,4 mio CYP a fine 2004. Il patrimonio netto di Cyprus Airways è quindi passato da 55,6 mio CYP (95 mio EUR) nel 2003 a 14,4 mio CYP (25 mio EUR) nel 2004. È quindi estremamente improbabile, vista la sua difficile situazione finanziaria, che la compagnia possa reperire una fonte di finanziamento commerciale.

- (115) Nella decisione del 3 maggio 2005 su «Cyprus Airways (aiuto per il salvataggio)», la Commissione aveva quindi concluso che Cyprus Airways era effettivamente una società in difficoltà ai sensi degli orientamenti S&R. La stessa conclusione veniva raggiunta dalla Commissione nell'avvio del procedimento. Cyprus Airways può pertanto beneficiare di un aiuto alla ristrutturazione alle condizioni previste dagli orientamenti S&R.

Ripristino della redditività a lungo termine

- (116) La seconda condizione (illustrata al punto 35 degli orientamenti S&R) da ottemperare è che *«il piano di ristrutturazione, la cui durata deve essere la più limitata possibile, deve permettere di ripristinare l'efficienza economico-finanziaria a lungo termine dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future.»*

- (117) Al punto 37 degli orientamenti si aggiunge che *«il piano di ristrutturazione deve proporre una trasformazione tale da consentire all'impresa, dopo la ristrutturazione, di coprire la totalità dei suoi costi, compresi l'ammortamento e gli oneri finanziari. Il tasso di rendimento previsto del capitale proprio deve essere sufficiente per permettere all'impresa di affrontare la concorrenza sul mercato facendo affidamento soltanto sulle proprie forze.»*

- (118) Finora, nel processo di ristrutturazione, la società ha proceduto ad una riduzione dei propri costi per 19,5 mio CYP ed ha effettuato licenziamenti in misura superiore a quanto previsto nel piano di ristrutturazione. Il piano prevedeva una riduzione di 385 dipendenti (su 1 800), mentre alla fine si sono avvalse della possibilità di lasciare la società 414 persone. L'importante ridimensionamento della base dei costi assieme alle riduzioni salariali negoziate per il personale rimanente, nonché gli aumenti di produttività e il miglioramento delle pratiche lavorative permetteranno risparmi e dovrebbero dare alla società la necessaria flessibilità e adattabilità per raggiungere i suoi obiettivi.

- (119) La Commissione ritiene che Cyprus Airways dovrebbe essere in grado di portare a termine con successo la propria ristrutturazione entro il termine previsto. In effetti, sebbene siano trascorsi solo 18 mesi dalla concessione dell'aiuto per il salvataggio (maggio 2005), i risultati della compagnia sono già leggermente migliori rispetto alle previsioni. Per ottenere ulteriori miglioramenti è opportuno prestare attenzione al parere dei dipendenti sul modo di gestire la necessaria ristrutturazione. In casi del genere, la gestione della ristrutturazione è estremamente importante e le osservazioni pervenute dai terzi indicano che in questo caso ciò riveste particolare importanza.

- (120) In relazione al prestito a lungo termine di 55 mio CYP (96 mio EUR) parzialmente garantito dallo Stato, le autorità cipriote hanno fornito la prova che tale importo verrà utilizzato (assieme ai proventi ottenuti dalla vendita di Eurocypria) per rimborsare l'aiuto per il salvataggio

concesso per la ristrutturazione dell'aerolinea nei prossimi anni. L'aumento di capitale di 14 mio CYP previsto per metà 2007, verrà utilizzato per ridurre l'importo residuo del prestito. Il piano di ristrutturazione è strettamente connesso ad un piano di riduzione dei costi in modo da massimizzare le entrate. Con il tempo si intende aumentare gli utili della compagnia e con questi rimborsare l'importo residuo del prestito alla banca.

(121) La Commissione deve inoltre valutare se le ipotesi sulle quali si è basata la ristrutturazione sono ragionevoli nelle circostanze attuali e se le previsioni corrispondono ai requisiti contenuti negli orientamenti. Gli orientamenti S&R (punto 35) prevedono che «Il piano deve essere presentato alla Commissione corredato di tutte le informazioni utili, tra cui, in particolare, uno studio di mercato. Il miglioramento della redditività deve essere soprattutto il risultato delle misure di risanamento interne contenute nel piano di ristrutturazione; potrà basarsi su fattori esterni, quali variazioni dei prezzi e della domanda, su cui l'impresa non può esercitare un'influenza di rilievo, ma solo ove si tratti di previsioni di mercato generalmente accettate».

(122) A questo riguardo si può verificare se questo aspetto della ristrutturazione si è svolto come previsto. Nella fattispecie, per quanto riguarda i flussi di traffico e lo sviluppo del mercato, la Commissione fa riferimento ai due studi indipendenti effettuati in relazione alla valutazione di Eurocypria, in quanto essi illustrano l'andamento del mercato dell'aviazione cipriota.

(123) Secondo il piano di ristrutturazione, nel quinquennio 2005-2010, il traffico aereo di Cipro dovrebbe registrare un incremento medio annuo del 3,5 % mentre, nello stesso periodo, è prevista una crescita media annua del traffico di Cyprus Airways del 2,4 %. Nella relazione elaborata da PwC, la IATA (International Air Transport Association) prevede una crescita complessiva del traffico aereo di Cipro del 4,3 % nel periodo 2006-2008, il che indica che le ipotesi su cui si basa il piano sono ragionevoli. Pertanto, le previsioni relative ai risultati di Cyprus Airways contenute nel piano di ristrutturazione appaiono plausibili, viste le altre razionalizzazioni a cui ha proceduto la compagnia.

(124) Alla luce dei fattori summenzionati, la Commissione ritiene che Cyprus Airways sarà in grado di recuperare l'efficienza economico-finanziaria entro un periodo di tempo ragionevole, come previsto nel piano industriale.

Misure compensative

Cyprus Airways

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

(126) Viene inoltre precisato che (punto 39) «Tali misure possono comprendere la cessione di elementi dell'attivo, la riduzione delle capacità o della presenza sul mercato, la riduzione delle barriere all'entrata sui mercati interessati. Nel valutare l'adeguatezza delle misure compensative, la Commissione terrà conto della struttura del mercato e delle condizioni della concorrenza, per assicurare che le misure non conducano ad un deterioramento della struttura di mercato...»

(127) La Commissione deve quindi esaminare la ristrutturazione e accertarsi che siano state prese misure sufficienti, per quanto riguarda Cyprus Airways e il gruppo Cyprus Airways, destinate a minimizzare gli effetti distorsivi dell'aiuto.

(128) Alla fine del 2004 la compagnia ha avviato quello che è stato definito un «piano d'azione» ed ha iniziato riducendo la propria flotta di due aeromobili, uno dei quali è stato successivamente dato in noleggio con l'equipaggio ad Eurocypria, ed ha ceduto una serie di rotte che garantiva in precedenza, fra cui Varsavia, Budapest e Colombo.

(129) In questo contesto, la flotta dell'aerolinea è stata ridotta di un aeromobile a fine 2004; al momento dell'attuazione del piano di ristrutturazione Cyprus Airways operava 10 aeromobili (2 A319, 6 A320-200 e 2 A330-200) e dava in noleggio un altro A320-200 con equipaggio a Eurocypria, noleggio cui ha posto termine alla fine della stagione estiva 2006. Inoltre, la Commissione osserva che le previsioni di crescita del traffico aereo variano da 3,5 % a 4,3 % all'anno in media nel periodo 2005-2010, mentre le proiezioni di Cyprus Airways prevedono una crescita del 2,4 % all'anno, il che porterebbe ad una riduzione della quota di mercato dal 26,6 % al 23,2 % al massimo, nell'arco del periodo. La Commissione conviene che eventuali ulteriori riduzioni della dimensione della flotta o della quota di mercato rischierebbero di pregiudicare le possibilità di recupero dell'aerolinea senza offrire importanti opportunità di mercato ai concorrenti.

(130) Nell'avviare il procedimento la Commissione ha invitato specificamente i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni a questo proposito; su questo punto non sono pervenuti commenti.

(131) Inoltre, la Commissione sottolinea che gli orientamenti S&R (punto 55) prevedono che «Dato che la coesione economica e sociale costituisce uno degli obiettivi prioritari della Comunità ... nel valutare gli aiuti per la ristrutturazione nelle aree assistite la Commissione deve tener conto delle esigenze dello sviluppo regionale.» È inoltre previsto (punto 56) che «nelle aree assistite le condizioni di autorizzazione dell'aiuto potranno essere meno rigorose per quanto riguarda l'attuazione delle misure compensative e l'entità del contributo del beneficiario.»

(132) In questo contesto va ricordato che per il periodo fra il 1° maggio 2004 e il 31 dicembre 2006⁽⁹⁾ l'intero territorio di Cipro era ammissibile, a titolo della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE. Per il periodo 2007-2013 due regioni che coprono

⁽⁹⁾ Aiuto di Stato CY 14/2003 — Cipro — Carta degli aiuti a finalità regionale 2004-2006 [C(2004) 1757/1 del 28.4.2004].

complessivamente il 50 % della popolazione cipriota dovrebbero poter beneficiare di aiuti all'investimento regionale a titolo della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, con un'intensità di aiuto del 15 %. Inoltre, Cipro presenta una serie di caratteristiche territoriali e, quindi, permanenti, che influiscono sul suo sviluppo socioeconomico. La perifericità nell'area meridionale di Cipro causa problemi concreti sotto il profilo dell'accessibilità al resto dell'Unione europea e di conseguenza il paese è largamente dipendente dai trasporti marittimi e aerei, ma soprattutto da quelli aerei. Questo è importante perché nel caso di Cipro, il trasporto aereo è l'unico mezzo di trasporto di passeggeri per motivi professionali economicamente efficiente. Le statistiche per il 2003 di Eurostat, che calcolano il cosiddetto grado di «dipendenza aerea» di un'economia indicano che Cipro è lo Stato membro maggiormente dipendente dal trasporto aereo ⁽¹⁰⁾.

Conclusione

- (133) A questo riguardo e viste le particolarità del mercato del trasporto aereo a Cipro e dato che Cyprus Airways ha già ridotto la propria flotta e che l'ex filiale Eurocyprya opererà ormai come impresa indipendente sul piano giuridico e finanziario, fuori dalla proprietà e dal controllo di Cyprus Airways, la Commissione può concludere che le autorità cipriote hanno proposto sufficienti misure compensative per ovviare alle distorsioni di mercato che verranno provocate dalla ristrutturazione.

L'aiuto deve essere ridotto al minimo

- (134) Gli orientamenti S&R (punto 43) prevedono che «l'importo e l'intensità dell'aiuto devono essere limitati ai costi minimi indispensabili per la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte. Tale valutazione terrà conto di ogni eventuale aiuto per il salvataggio concesso in precedenza». La Commissione ritiene soddisfatta questa condizione.
- (135) In effetti, da un lato, come ricordato sopra, i costi di ristrutturazione ammontano a 71,1 mio CYP. D'altro canto, le entrate utilizzate per finanziare questa ristrutturazione comprendono il prestito di 55 mio CYP (parzialmente garantito dallo Stato), 13,425 mio CYP di proventi dalla vendita di Eurocyprya, più circa 8,5 mio CYP di altre risorse, provenienti in particolare dalla dismissione di varie attività. Le entrate ottenute dal previsto aumento di capitale non devono essere aggiunte a queste misure, in quanto verranno interamente utilizzate per rimborsare parte del prestito di 55 mio CYP e pertanto non andranno ad aggiungersi all'importo totale delle risorse utilizzate per la ristrutturazione, ma si limiteranno a sostituire una parte equivalente dello stesso. Le risorse quindi, ammontano in totale a 76,9 mio CYP. La Commissione considera tale importo accettabile e conclude che non sussiste un eccesso di risorse permanenti rispetto ai costi corrispondenti, in quanto la maggior parte delle risorse di ristrutturazione è

costituita da un prestito che dovrà essere rimborsato dalla compagnia attraverso le entrate proprie e quindi non costituisce un finanziamento permanente, mentre la compagnia deve far fronte ai costi di ristrutturazione definitivi.

- (136) Inoltre, la Commissione osserva che l'impegno delle autorità cipriote di ridurre la quota del prestito di 55 mio CYP che sarà coperta dalla garanzia dello Stato, equivale ad una ulteriore limitazione dell'elemento di aiuto di Stato rispetto a quanto previsto inizialmente.

Livello di fondi propri

- (137) In relazione al livello di fondi propri, gli orientamenti (punto 43) prevedono che «I beneficiari dell'aiuto dovranno pertanto contribuire in maniera significativa al piano di ristrutturazione, sia con fondi propri — ivi compresa la vendita di elementi dell'attivo non indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa — che ricorrendo a finanziamenti esterni ottenuti alle condizioni di mercato. Il contributo è un indice del fatto che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività. Esso deve essere reale, ossia concreto, escludendo tutti i profitti attesi, quali il flusso di cassa, e deve essere il più elevato possibile». Gli orientamenti indicano poi quale livello di fondi propri sarebbe considerato normalmente appropriato; per una compagnia delle dimensioni di Cyprus Airways la percentuale sarebbe del 50 %.
- (138) La Commissione ha stabilito che i costi di ristrutturazione ammonteranno a circa 71,1 mio CYP.
- (139) Gli importi da considerare fondi propri sono: almeno 4,2 mio CYP corrispondenti alla parte dell'aumento di capitale per 14 mio CYP che sarà sottoscritto da investitori privati; almeno 10 mio CYP del prestito commerciale di 55 mio CYP, che saranno ottenuti dall'aerolinea sul mercato senza alcuna garanzia o altri interventi da parte dello Stato; 8,5 mio CYP (come indicato al paragrafo 53) ottenuti dai proventi della vendita di varie attività.
- (140) Le autorità cipriote sostengono inoltre che anche i proventi della vendita di Eurocyprya devono essere considerati fondi propri. La prassi della Commissione a questo riguardo ⁽¹¹⁾ è che se la vendita viene effettuata al valore reale degli attivi (indipendentemente dalla natura dell'acquirente) non costituisce aiuto di Stato all'impresa venditrice. I proventi della vendita di tali attivi possono essere utilizzati per finanziare la ristrutturazione e devono essere considerati costituenti fondi propri. Ciò significa che anche i proventi della vendita di Eurocyprya, pari a 13,425 mio CYP, devono essere considerati fondi propri. Tale conclusione è ulteriormente rafforzata nella fattispecie dall'impegno delle autorità cipriote e dalla condizione imposta dalla Commissione che Eurocyprya sia effettivamente gestita come soggetto separato e aerolinea effettivamente concorrente di Cyprus Airways.

⁽¹¹⁾ Decisione 2005/406/CE della Commissione del 15 ottobre 2003 relativa alla RTP (GU L 142 del 6.6.2005, pag. 1, e decisione 2005/418/CE della Commissione del 7 luglio 2004 relativa ad Alstom GU L 150 del 10.6.2005, pag. 24) (in particolare i punti 125 e 215).

⁽¹⁰⁾ Cipro ha un rapporto di passeggeri aerei pro capite della popolazione di 8,50. A titolo di paragone nell'UE 25 il rapporto è di 1,30.

(141) Ciò porta ad un totale di fondi propri di almeno 36,2 mio CYP. Ciò equivale al 51 % dei costi di ristrutturazione. La Commissione può quindi concludere che il requisito che prevede un contributo di un importo sufficiente ai costi di ristrutturazione, in questo caso è stato soddisfatto.

(142) La Commissione sottolinea inoltre che i costi di ristrutturazione sono per la maggior parte coperti da un prestito di 55 mio CYP, che, anche se è stato parzialmente garantito dallo Stato, dovrà essere rimborsato dalla compagnia con le proprie entrate e non da una sovvenzione statale di 55 mio CYP⁽¹²⁾. Lo sforzo che la compagnia dovrà mettere in atto per coprire nel tempo i costi di ristrutturazione ha lo stesso effetto di un finanziamento proprio, con la sola differenza che lo sforzo può essere ripartito su vari anni grazie al prestito commerciale garantito dallo Stato.

Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto per la ristrutturazione concesso da Cipro a Cyprus Airways Public Ltd è ritenuto compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, a condizione che vengano soddisfatte le condizioni di cui agli articoli da 2 a 5.

Articolo 2

Entro il 31 dicembre 2007, Cipro presenta una relazione alla Commissione sui progressi e la gestione del piano di ristrutturazione.

Articolo 3

1. Cipro assicura che Cyprus Airways Public Ltd e Eurocypria siano e continuino ad essere gestite come società pienamente concorrenti. Cyprus Airways Public Ltd e Eurocypria saranno gestiti come soggetti giuridici separati. Né Cyprus Airways Public Ltd né Eurocypria potranno acquisire partecipazioni azionarie reciproche, né potranno essere effettuate operazioni finanziarie equivalenti, come una fusione. Tutte le operazioni fra Cyprus Airways Public Ltd e Eurocypria saranno effettuate in condizioni di totale concorrenza.

2. Il paragrafo 1 si applica fino a quando:

a) la garanzia del prestito concessa da Cipro a Cyprus Airways Public Ltd cessa di avere effetto; oppure

b) Cipro non detenga più direttamente o indirettamente una partecipazione di maggioranza e/o il controllo sul capitale di entrambe le compagnie.

Articolo 4

Cipro assicura che l'aumento di capitale per un importo pari a 14 mio CYP (24,3 mio EUR) di Cyprus Airways Public Ltd, previsto per la metà del 2007, rispetti le condizioni seguenti:

- a) non si procederà all'aumento di capitale fino a quando non sarà stato firmato un impegno incondizionato formale a garantire l'esito positivo dell'operazione da parte della banca commerciale di garanzia designata, fatte salve le deroghe usuali per casi di forza maggiore, atti di guerra, atti terroristici e altri casi simili;
- b) lo Stato può sottoscrivere l'aumento di capitale solo fino ad un massimo del 70 %;
- c) lo Stato sottoscrive le nuove azioni emesse sulla base degli stessi diritti e alle stesse condizioni, allo stesso prezzo degli investitori privati, fatto salvo il calendario proposto per la sottoscrizione da parte della banca dell'operazione;
- d) l'operazione non può essere accompagnata da eventuali accordi collaterali o impliciti con i quali lo Stato esonera la banca dal suddetto obbligo qualora l'offerta di ricapitalizzazione non venga pienamente sottoscritta o concede alla banca uno sconto speciale sul prezzo di emissione.

Articolo 5

Cipro trasmette alla Commissione le relazioni e i documenti relativi alla partecipazione dello Stato, della banca e degli azionisti privati di Cyprus Airways Public Ltd e in particolare, i contratti finali stipulati con la banca e le relazioni che giustificano le commissioni e il prezzo delle azioni definitivo nel contesto dell'aumento di capitale.

Articolo 6

La Repubblica di Cipro è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2007.

Per la Commissione

Jacques BARROT

Vicepresidente della Commissione

⁽¹²⁾ A questo proposito cfr. la decisione 2005/346/CE della Commissione del 14 luglio relativa a MobilCom (GU L 116 del 4.5.2005) (in particolare il punto 173).