



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 12.XI.2008
C(2008) 6351 definitivo

Oggetto: **Aiuto di Stato N 388/2008 - Italia**
 Aiuto per il salvataggio, Alpi Eagles SpA

Signor Ministro,

I. PROCEDIMENTO

1. A norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e tramite notifica elettronica, effettuata in data 8 agosto 2008, l'Italia ha notificato alla Commissione la propria decisione di concedere un aiuto per il salvataggio ad *Alpi Eagles SpA*. Tale aiuto è stato protocollato con il numero N 388/2008.
2. Con lettera del 19 settembre 2008 (riferimento D(2008)433652) la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni in merito alla misura notificata. Tali informazioni sono state trasmesse dalle vostre autorità con messaggio di posta elettronica in data 25 settembre 2008.

II LA SITUAZIONE DI ALPI EAGLES

3. Alpi Eagles SpA (in appresso Alpi Eagles) è una compagnia aerea italiana sottoposta ad amministrazione straordinaria, con base principale all'aeroporto internazionale Marco Polo di Venezia. La società è stata costituita nel 1979, mutuando la propria denominazione sociale dalla prima pattuglia acrobatica civile italiana.
4. Benché sia operativa dal 1979, la compagnia opera nel settore del trasporto aereo di passeggeri su voli di linea nazionali e internazionali dal 1996, con una componente residuale di attività charter (meno dell'1% dei ricavi nel 2006 e 2007). In precedenza essa offriva servizi di aviazione d'affari (attività di aerotaxi per uomini d'affari), attività oggi non più esercitata.

S.E On. Franco FRATTINI
Ministro degli Affari esteri
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma

5. Alpi Eagles è controllata da Simod SpA (in appresso Simod), società che opera nel settore calzaturiero. La maggioranza (52%) del pacchetto azionario di Alpi Eagles è detenuta da Simod, mentre il secondo azionista, con una quota del 33% di azioni, è la società Titano Srl, società finanziaria controllata a sua volta dal sig. Paolo Sinigaglia, che è il presidente di Simod. Gli altri azionisti della compagnia sono:
- Banca Popolare Italiana – Popolare di Lodi (5,5%);
 - Ithifly SpA (società in liquidazione volontaria appartenente al gruppo Stefanel, 4%);
 - Edizione Holding SpA (appartenente al gruppo Benetton, circa 2%);
 - Veneto Sviluppo SpA (1%);
 - altri soggetti (Boscolo Tours SpA, FISI Finanziaria Italiana per lo Sviluppo Industriale SpA, Cattolica Popolare Scarl e Nova Marghera SpA, in totale 2,5%).
6. Alpi Eagles nel corso degli ultimi 12 mesi ha subito una crisi finanziaria e ha sospeso tutti i suoi voli a partire dal 3 gennaio 2008. La procedura concorsuale è stata avviata il 6 marzo 2008, con l'accertamento dello stato di insolvenza della società. Il Tribunale fallimentare di Venezia, il 6 marzo 2008, ha accertato che, a partire dal 31 dicembre 2007, il creditore attore vantava un credito nei confronti di Alpi Eagles per un importo di 64 619 380,42 EUR, importo che supera sia i due terzi delle attività della compagnia (66 539 310,30 EUR) che i due terzi delle entrate dell'ultimo esercizio finanziario (94 420 187,70 EUR).
7. Dato che a fronte di prestiti a breve per circa 8,8 Mio EUR e liquidità molto ridotta, vi sono debiti a breve nei confronti di banche e fornitori (alcuni dei quali hanno chiesto la dichiarazione di insolvenza) per più di 35 Mio EUR, Alpi Eagles è stata dichiarata insolvente.
8. Secondo il parere delle autorità italiane la crisi che ha colpito Alpi Eagles è dovuta principalmente a ragioni specifiche al settore aeronautico, in particolare:
- nel 2007 il ricavo medio per passeggero trasportato (“ricavo unitario”) è sceso di quasi il 15%, passando da 91 EUR circa nel 2006 a 78 EUR circa per passeggero, con un impatto significativo sui ricavi della società;
 - mentre la società ha subito una riduzione delle entrate, i costi operativi sono cresciuti sensibilmente, a causa soprattutto dell'aumento del costo del carburante (con un'incidenza sul totale dei ricavi dal 23% circa al 29% circa) e un maggiore utilizzo dello strumento “wet leased”¹ (nel 2007 i costi di utilizzo di aeromobili di terzi sono cresciuti da circa 8,5 Mio EUR a circa 15 Mio EUR, cioè più del doppio in percentuale di fatturato).

¹ Ovvero ricorso ad aeromobili presi a noleggio presso terzi secondo la formula ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) ovvero a fronte del pagamento di un canone inclusivo del personale di volo (fornito dal noleggiatore), dei costi di manutenzione e assicurazione, in aggiunta al costo per la disponibilità dell'aeromobile.

9. A partire dal 2007 Sinod non è più stata in grado di coprire le pesanti perdite di Alpi Eagles, dovendo conservare il capitale per la propria attività (calzature). Le autorità italiane inoltre sottolineano come la struttura organizzativa della società e la dipendenza dal Gruppo Simod, con un forte accentramento del potere decisionale nella persona del presidente sig. Sinigaglia², abbia rappresentato per Alpi Eagles un problema e abbia portato a dei contrasti con l'ENAC (l'autorità italiana per l'aviazione civile) e con altri interlocutori strategici³. L'ENAC, con una nota del 21 giugno 2007, osservava come "(...) la struttura organizzativa della compagnia sia inadeguata a garantire il regolare svolgimento delle attività programmate e che sia ormai non più rinviabile un avvicendamento al vertice decisionale della stessa (...)", chiedendo quindi la sostituzione del dirigente responsabile (accountable manager)⁴, ruolo ricoperto in quel momento dal sig. Sinigaglia.
10. A parere delle autorità italiane la società Alpi Eagles rappresenta un asset molto importante per l'economia della Regione Veneto dato lo stretto rapporto con il sistema produttivo, che ha visto in Alpi Eagles la propria compagnia di "bandiera" regionale. La rilevante quota di mercato detenuta sullo scalo di Venezia (circa l'11% nel 2007) e il network di rotte focalizzate sul collegamento del Nord Est al Sud Italia ed alle Isole, le ha permesso infatti di ricoprire in passato un ruolo primario nei collegamenti da e per la regione Veneto.
11. Lo sviluppo di tale scalo, che ha mostrato negli ultimi anni un tasso di crescita significativo (con un aumento del 9% annuo dei passeggeri trasportati tra il 2001 ed il 2007), a parere del governo italiano, rappresenta un fondamentale supporto all'economia locale per sostenere sia i flussi turistici che quelli del segmento business.
12. Le autorità italiane ritengono inoltre che la presenza di operatori aerei di dimensioni medio-piccole, quali Alpi Eagles, rappresenti un importante elemento di competitività nel mercato italiano del trasporto aereo, caratterizzato dalla presenza di un leader di mercato (Alitalia), unico player di dimensioni rilevanti e da un numero limitato di competitor di piccole dimensioni. La presenza di operatori minori genera infatti dinamiche di contenimento dei prezzi e miglioramento dell'offerta (sia in termini di frequenze che di destinazioni servite) a beneficio dei consumatori.
13. Le autorità italiane sottolineano inoltre il numero di dipendenti ancora oggi in azienda (alla data del 31 luglio 2008 150 dipendenti) per i quali il salvataggio della società rappresenterebbe la possibilità di conservare il proprio impiego. Viene fatto osservare inoltre che per il sistema economico nazionale e locale potrebbe non essere facile assorbire il personale in esubero stante la difficile situazione nella quale si trova il settore del trasporto aereo (nel quale la maggior

² Nel 2007, il Signor Paolo Sinigaglia (Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società) ricopriva tre incarichi nella compagnia, vale a dire: responsabile della Direzione Commerciale, responsabile della Direzione Gestione Risorse Umane e Dirigente responsabile (Accountable Manager).

³ Come il gestore dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.

⁴ Il Dirigente responsabile ("Accountable Manager") è la figura organizzativa responsabile dell'operatività aeronautica dell'azienda, svolgendo inoltre un ruolo di "interfaccia" tra la Società e l'ENAC.

parte del personale è specializzato), ma anche in considerazione della fase negativa del ciclo economico nella quale si trova attualmente il mercato italiano.

III La misura notificata

14. L'aiuto sarà concesso sotto forma di una garanzia di prestito.
15. La garanzia andrebbe a coprire un prestito concesso in seguito a gara, cui verrebbe invitato un campione significativo di intermediari. Il prestito sarà concesso ad un tasso d'interesse almeno comparabile ai tassi applicati ai prestiti concessi ad imprese sane e, in particolare, al tasso di riferimento della Commissione.
16. L'aiuto consiste in una garanzia su un prestito per un importo pari a 17 Mio EUR che, come affermano le autorità italiane, rappresenta la copertura minima necessaria alla società per un periodo di sei mesi. Tale importo comprende il fabbisogno finanziario necessario per il rimborso dei debiti esistenti nei confronti di alcuni fornitori considerati strategici per il riavvio della normale operatività (circa 6 Mio EUR) e la somma necessaria alla compagnia per riprendere l'attività (circa 11 Mio EUR).
17. Il calcolo di tale importo si basa sul Piano di salvataggio economico-finanziario predisposto per la società. Tale Piano è stato predisposto con il duplice obiettivo di mantenere l'impresa in attività (e quindi conservare il valore degli asset aziendali) e di minimizzare il fabbisogno di cassa.
18. Il mantenimento in attività dell'azienda, tuttavia, richiede una serie di azioni, alcune delle quali comportano un rilevante esborso di cassa. Tale situazione è legata all'elevata incidenza di costi fissi tipica dell'attività del trasporto aereo (pari a circa l'80% del totale dei costi), che genera un profilo di cassa decisamente negativo durante i primi mesi di riavvio, fintanto che le attività di volo non siano nuovamente portate "a regime" sulle rotte operate.
19. Il profilo di assorbimento di cassa è inoltre ulteriormente peggiorato dalla necessità di interventi di natura straordinaria necessari al ripristino dell'attività di volo (ad esempio, aeromobili, piloti, altre strutture di supporto), dopo vari mesi di sospensione delle attività e la necessità di gestire le relazioni con un certo numero di fornitori strategici, il cui sostegno è essenziale per la ripresa dell'attività (ad esempio, operatori per la manutenzione degli aeromobili).
20. Come indicato in precedenza, le necessità finanziarie per il riavvio operativo di Alpi Eagles rientrano in due categorie principali.

Rimborso dei debiti esistenti

21. I debiti sono stimati a circa 6 Mio EUR. Le autorità italiane sono del parere che alcuni debiti commerciali in precedenza contratti dall'aerolinea dovranno essere rimborsati. Si tratta di debiti nei confronti di fornitori strategici senza i cui servizi non sarebbe possibile riprendere l'attività di volo (ad es. i fornitori di servizi di manutenzione⁵, Eurocontrol⁶ e Aeroporto di Venezia⁷).

⁵ Attualmente i principali fornitori di servizi di manutenzione di Alpi Eagles sono TAT Industries per la manutenzione degli aeromobili e Dallas Air Motive per la manutenzione dei motori Rolls Royce.

Fabbisogno di cassa per il piano di ripartenza

22. Il fabbisogno è stimato a circa 11 Mio EUR. il piano di ripartenza richiede una serie di azioni straordinarie necessarie al recupero delle attività di volo (per un costo pari a circa 7 Mio EUR) e ulteriori flussi di cassa negativi (pari a circa 4 Mio EUR) legati alle perdite operative che la società verrebbe a subire nei primi mesi di ripresa dell'attività (ad esempio per ricreare la struttura operativa di base in termini di risorse umane come richiesto dai Regolatori italiani)⁸.
23. La manutenzione degli aeromobili e dei motori nonché l'addestramento dei piloti è la condizione prioritaria per il ripristino delle condizioni di aeronavigabilità prescritte. A questo riguardo le autorità italiane hanno fornito un elenco non tassativo delle misure che dovranno essere adottate prima della ripresa dell'attività:
- effettuare interventi di C-check⁹ o equivalenti per il recupero dei certificati di aeronavigabilità per alcuni degli aeromobili di Alpi Eagles, in particolare per quelli che sono stati tenuti all'esterno (ad esempio aeromobili basati presso l'aeroporto di Venezia) e per uno degli aeromobili la cui manutenzione è effettuata da TAT Industries;
 - altri interventi di ripristino dell'operatività per altri aeromobili che si trovano già presso la società di manutenzione;
 - revisione di un motore tra quelli attualmente detenuti presso il centro di manutenzione di Dallas Airmotive e interventi di minore entità sugli altri motori attualmente presso la società di manutenzione o in attesa di manutenzione presso la società stessa;
 - predisposizione di un piano di addestramento per la riabilitazione dei piloti Alpi Eagles all'operatività sugli aeromobili Fokker 100 in seguito al lungo periodo di fermo operativo;
 - spese straordinarie di comunicazione e marketing propedeutiche al riavvio dell'attività di trasporto passeggeri;
 - altre spese legate alla procedura di amministrazione straordinaria necessarie per il piano di ripartenza (ad es. consulenze, incluse le attività a supporto della ricostituzione delle strutture organizzative minime prescritte dalle autorità di regolamentazione dell'aviazione civile).

⁶ In relazione ai servizi di assistenza al volo/“Air Traffic Control”

⁷ Sia per quanto riguarda le strutture aeroportuali (ad esempio tasse di decollo/atterraggio) che per i servizi di ground handling ricevuti.

⁸ In particolare l'ENAC esige che ogni compagnia aerea disponga di una struttura organizzativa minima, supportata dall'identificazione di un certo numero di risorse “chiave” (cosiddetti “post holder”), che garantiscano il funzionamento dell'aerolinea nel rispetto degli standard operativi e di sicurezza previsti.

⁹ Per C-Check si intende un intervento di manutenzione pesante sulla cellula dell'aeromobile, normalmente effettuato a scadenza pluriennale.

24. Le autorità italiane affermano che per portare a compimento tutte le attività citate, l'importo richiesto costituisce il minimo necessario. Esse si impegnano, inoltre, a presentare alla Commissione entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio, un piano di ristrutturazione oppure un piano di liquidazione o ancora la prova che il prestito sia stato integralmente rimborsato e/o la garanzia sia stata revocata. Esse confermano anche che né Alpi Eagles né altre società del gruppo al quale essa appartiene giuridicamente hanno ricevuto aiuti per il salvataggio in passato.

IV Valutazione dell'aiuto

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

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

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

27. In questo contesto la decisione delle autorità italiane di concedere una garanzia di prestito ad Alpi Eagles per un importo di 17 Mio EUR deve essere vista come una misura specifica che favorisce tale compagnia aerea. La garanzia costituisce una risorsa di Stato in quanto è concessa direttamente dallo Stato e, in considerazione della difficile situazione finanziaria attuale della compagnia, nessun investitore avrebbe concesso tale prestito ad Alpi Eagles senza la garanzia dello Stato.

28. Inoltre la misura in questione incide sugli scambi fra Stati membri e falsa o minaccia di falsare la concorrenza su questo mercato in quanto è diretta solo a questa società, che è in concorrenza con altre compagnie aeree comunitarie, in particolare dopo l'entrata in vigore della terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo ("terzo pacchetto") il 1° gennaio 1993.

29. In queste condizioni la concessione da parte delle autorità italiane di una garanzia finalizzata all'ottenimento di un prestito equivale ad un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Questa valutazione non è contestata dalle autorità italiane che nella loro notifica hanno cercato di ottemperare alle condizioni stabilite negli Orientamenti comunitari sugli aiuti per il salvataggio.

Base giuridica della valutazione

30. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), 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.

31. A questo riguardo, la disciplina comunitaria applicabile per decidere in merito alla compatibilità è costituita dagli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà del 2004¹⁰.

Applicazione degli orientamenti

32. Il punto 9 degli orientamenti recita : *“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”*.
33. Successivamente gli orientamenti precisano che *“ai fini dei presenti orientamenti, 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... c) per tutte le forme di società, qualora ricorrano le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei loro confronti di una procedura concorsuale per insolvenza”*.
34. A questo riguardo la Commissione osserva Alpi Eagles è una società a responsabilità limitata che ha già perso una quota importante del suo capitale. L'impresa inoltre ha perso oltre la metà del capitale sottoscritto e la perdita di più di un quarto di tale capitale è intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi (36 Mio EUR di perdita netta nel 2007 a fronte di un capitale sociale pari a 20 Mio EUR). Essa osserva inoltre che la procedura concorsuale è stata avviata il 6 marzo 2008.
35. Il punto 13 degli orientamenti recita: *“Un'impresa facente parte di un gruppo più grande, o che viene da esso rilevata, non può, in linea di massima, beneficiare di aiuti per il salvataggio o per la ristrutturazione, salvo qualora si possa dimostrare che le difficoltà sono difficoltà intrinseche all'impresa in questione, che non risultano dalla ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo e che sono troppo gravi per essere risolte dal gruppo stesso”*.
36. La crisi che colpisce Alpi Eagles non è collegata a difficoltà derivanti da problemi esistenti nella sua controllante Simod ma deriva piuttosto da problemi specifici al settore del trasporto aereo. Simod, la finanziaria controllante, appartiene ad un settore economico completamente diverso dal trasporto aereo e le autorità italiane hanno dimostrato che i trasferimenti fra le due aziende non hanno avuto praticamente alcun effetto sui risultati di Alpi Eagles. L'esiguo ammontare dei costi intercompany sostenuti da Alpi Eagles per servizi forniti da Simod (circa 1,5% dei costi totali) non appare sufficiente a giustificare in alcun modo le perdite che la compagnia aerea ha subito nel corso dell'ultimo anno di attività. Inoltre, si è arrivati alla situazione in cui le difficoltà di Alpi Eagles non possono essere sanate da Simod che ha bisogno di capitale per il proprio core business (calzature). La Commissione può quindi concludere che le difficoltà incontrate da Alpi Eagles sono intrinseche e non costituiscono il risultato di

¹⁰ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

un'allocazione arbitraria di costi provenienti da Simod. La Commissione osserva inoltre che le difficoltà sono troppo gravi per essere affrontate dal gruppo stesso.

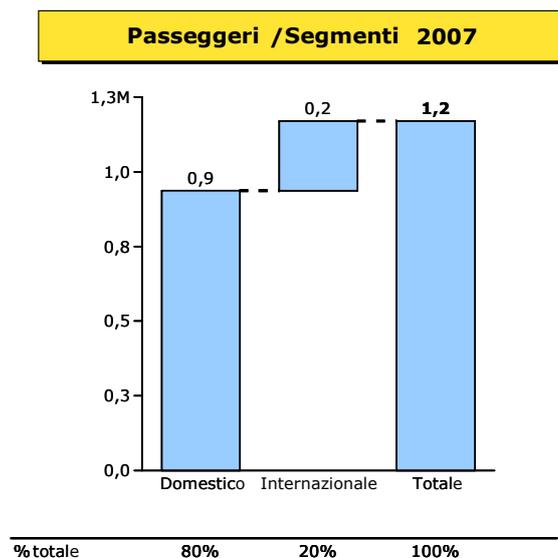
37. La Commissione può quindi concludere che Alpi Eagles è una società in difficoltà ai sensi degli orientamenti del 2004.

Condizioni generali di autorizzazione degli aiuti per il salvataggio

38. Gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà stabiliscono cinque condizioni¹¹ alle quali l'aiuto per il salvataggio può venire concesso. La Commissione deve quindi accertarsi che, nel caso di specie, tali condizioni siano state soddisfatte.
39. Anzitutto, *“gli aiuti per il salvataggio devono consistere in aiuti di tesoreria sotto forma di garanzie sui prestiti o di prestiti. In entrambi i casi, il prestito deve essere gravato da un tasso di interesse almeno equivalente ai tassi praticati sui prestiti concessi ad imprese sane e, in particolare, ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione. I prestiti devono essere rimborsati e le garanzie devono cessare entro un termine non superiore a 6 mesi dall'erogazione all'impresa della prima tranche”*.
40. Nel caso di specie l'aiuto per il salvataggio assume la forma di una garanzia su prestito concessa dall'Italia ad Alpi Eagles. Alpi Eagles pagherà alla banca che concede il prestito un tasso commerciale almeno comparabile ai tassi applicati ai prestiti concessi ad imprese sane e, in particolare, ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione. La garanzia sarà cancellata entro sei mesi dall'esborso del prestito o il prestito verrà rimborsato. La prima condizione quindi è soddisfatta.
41. In secondo luogo *“l'aiuto deve essere motivato da gravi difficoltà sociali e non avere indebiti effetti di ricaduta negativa in altri Stati membri”*. Nel caso di specie, le autorità italiane hanno fatto osservare che bisogna tenere in considerazione il numero di dipendenti ancora oggi in azienda (150 dipendenti alla data del 31 luglio 2008) per i quali il salvataggio della società rappresenterebbe la possibilità di mantenere il proprio impiego. Inoltre, almeno lo stesso numero di ex dipendenti ha già trovato un altro lavoro dopo che Alpi Eagles ha sospeso l'attività ma questi posti sono in molti casi provvisori e non garantiti. Pur essendo un attore relativamente piccolo a livello nazionale, Alpi Eagles copriva una quota di mercato significativa all'aeroporto di Venezia (circa l'11% nel 2007), pertanto la ripresa delle attività di Alpi Eagles all'aeroporto dovrebbe avere un impatto positivo sulle entrate dell'aeroporto e degli altri fornitori di servizi.
42. Secondo le autorità italiane, gli effetti di ricadute negative saranno ridotti al minimo in ragione delle dimensioni e della capacità dell'aerolinea. Nel 2007 la compagnia ha trasportato un totale di 1,2 milioni di passeggeri con una netta prevalenza dei passeggeri trasportati all'interno del mercato domestico italiano (circa 900 mila, cioè l'80% del totale) nel quale Alpi Eagles detiene una quota pari al 3,6%.

¹¹ Punto 25

Tabella 1: Passeggeri di Alpi Eagles per segmento



43. Alla luce di quanto precede la Commissione può concludere che date le ridotte dimensioni di Alpi Eagles, la sua quota di mercato relativamente ristretta combinata con la durata limitata dell'intervento statale le ricadute sugli altri Stati membri sono decisamente modeste.
44. In terzo luogo l'aiuto deve *“essere corredato, all'atto della notificazione, di un impegno dello Stato membro interessato a presentare alla Commissione, entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio, o, in caso di aiuto non notificato, entro sei mesi dalla prima attuazione della misura, un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova che il prestito è stato integralmente rimborsato e/o che la garanzia è stata revocata”*.
45. Nel caso di specie questa condizione è stata soddisfatta in quanto, nella notifica della misura le autorità italiane si sono impegnate, a presentare alla Commissione entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio, un piano di ristrutturazione oppure un piano di liquidazione o ancora la prova che il prestito è stato integralmente rimborsato e/o che la garanzia è stata revocata.
46. In quarto luogo, *“l'aiuto deve essere limitato all'importo necessario per mantenere l'impresa in attività nel periodo per il quale l'aiuto è stato autorizzato”*; tale importo può includere aiuti a favore di misure strutturali urgenti di cui alla precedente definizione. L'importo necessario dovrebbe basarsi sul fabbisogno di liquidità dell'impresa imputabile alle perdite.”
47. A questo proposito gli orientamenti contengono una formula indicativa per l'importo massimo dell'aiuto per il salvataggio specificando che se tale limite viene superato, lo Stato membro deve spiegare come siano stati determinati il futuro fabbisogno di cassa della società e l'importo dell'aiuto per il salvataggio.
48. Nell'applicare questa formula, l'EBIDTA per il 2007 è pari a 14,400 Mio EUR mentre la differenza tra capitale d'esercizio per il 2007 e il 2006 è pari a 21,370 Mio EUR. Se si aggrega tale cifra e la si divide per due come prevede la formula il risultato finale è di 17,9 Mio EUR.

Tabella 2: Calcolo dell'importo massimo teorico

2007	EUR '000
EBIT (A)	(29 370)
Deprezzamento (B)	(15 000)
EBITDA (C=A + B)	(14 400)
Differenza nel capitale di esercizio (2007-2006)	(21 370)
Importo massimo teorico	(17 900)

49. Tuttavia nella loro notifica le autorità italiane hanno leggermente modificato la formula utilizzata. A loro avviso è più corretto detrarre i debiti verso i fornitori. Il pagamento di questi debiti verso i fornitori è stato sospeso in conseguenza della crisi della società e solo una piccola parte di essi verrà pagata durante il periodo interessato dalla presente decisione. La detrazione dei debiti esistenti è corretta in quanto la sospensione del pagamento del debito verso i fornitori genera un migliore risultato nei conti finanziari della società.
50. Si arriva quindi a questa versione modificata della formula anzitutto ricalcolando le passività correnti e riducendole dei circa 28 Mio EUR di debiti attualmente sospesi. Ciò significa che le passività correnti sono corrette verso il basso a 19,2 Mio EUR, portando la differenza del capitale di esercizio fra il 2006 e il 2007 a 6,2 Mio EUR. Questa somma viene aggiunta al risultato dell'EBITDA per il 2007 e la cifra che ne risulta viene divisa per due.

Tabella 3: Calcolo dell'importo massimo teorico	
2007	EUR '000
EBIT (A)	(29 370)
Deprezzamento (B)	(15 000)
EBITDA (C=A + B)	(14 400)
Differenza corretta nel capitale di esercizio (2007-2006), tenendo conto dei debiti sospesi	(21 370)
Debiti verso i fornitori (F)	(28 000)
Importo massimo teorico	(10 300)

51. Come si può vedere l'importo massimo teorico dell'aiuto per il salvataggio di cui Alpi Eagles potrebbe beneficiare sulla base di questa formula modificata è stato calcolato pari a circa 10,3 Mio EUR (cfr. tabella 1).

52. Le autorità italiane spiegano che la differenza tra i 17 Mio EUR previsti nella notifica e l'ultima cifra di 10,3 Mio EUR è dovuta ad azioni straordinarie di ripartenza (l'80% delle quali riconducibili a interventi di manutenzione).
53. Una parte dell'aiuto (6 Mio EUR) verrà utilizzato per pagare alcuni debiti esistenti; i creditori in questione sono essenzialmente i fornitori necessari per il ripristino dei servizi. I residui 11 Mio EUR riguardano misure (80% delle quali sono operazioni di manutenzione) che devono essere intraprese per consentire alla compagnia di ottemperare agli obblighi regolamentari e di altro tipo preliminari all'avvio dell'attività.
54. La Commissione osserva che la garanzia di credito non porterà in ogni caso all'acquisizione di altri aeromobili o all'aumento di capacità della compagnia.
55. Pertanto la Commissione può concludere, sulla base del suo esame dei dati forniti dall'Italia a sostegno della notifica, che l'importo di 17 Mio EUR è principalmente destinato, nel breve termine, a consentire ad Alpi Eagles di riprendere l'attività. La Commissione ritiene, date le specificità del caso, che il requisito relativo all'importo minimo dell'aiuto sia rispettato. La somma interessata dalla garanzia (17 Mio EUR) non supera quanto è strettamente necessario ad Alpi Eagles nel periodo per il quale l'aiuto è autorizzato.
56. Infine l'aiuto deve essere un aiuto "una tantum". Il punto 72 degli orientamenti recita: *“La concessione di un aiuto per il salvataggio costituisce un'operazione a carattere straordinario, mirante innanzitutto a tenere in attività l'impresa per un periodo limitato, durante il quale poter procedere ad una valutazione delle sue prospettive future. Non dovrebbe essere consentita la concessione ripetuta di aiuti per il salvataggio che si limitino a mantenere la situazione esistente, rinviando l'inevitabile e facendo ricadere, nel frattempo, i problemi industriali e sociali su altri produttori più efficienti o su altri Stati membri. Pertanto, gli aiuti per il salvataggio possono essere concessi solo una volta (principio dell' «aiuto una tantum»). Per lo stesso principio, onde evitare qualsiasi tipo di sostegno indebito alle imprese che sopravvivano solo grazie al sostegno ripetuto dello Stato, anche gli aiuti per la ristrutturazione possono essere concessi un'unica volta”*.
57. Il punto 73 precisa: *“All'atto della notificazione alla Commissione di un progetto di aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione, lo Stato membro deve precisare se l'impresa abbia già ricevuto in passato un aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione, ivi compresi eventuali aiuti concessi prima della data iniziale di applicazione dei presenti orientamenti, nonché eventuali aiuti non notificati”*.
58. Nella fattispecie la Commissione osserva che le autorità italiane hanno specificato che né Alpi Eagles né altre società all'interno del gruppo hanno ricevuto aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione in passato.
59. Di conseguenza la Commissione ritiene che la misura in questione, che consente la ripresa delle attività di volo di Alpi Eagles alle condizioni descritte in precedenza, non pregiudichi l'interesse comune e che, nel caso di specie, siano soddisfatte le cinque condizioni previste negli orientamenti comunitari per l'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio.

V Decisione

60. La Commissione europea pertanto ha deciso di non sollevare obiezioni alla misura in questione con la motivazione che l'aiuto è compatibile con il mercato comune.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito Internet http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea,
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti
Direzione A, Unità A4, DM 28 6/100
B-1049 Bruxelles
Fax: + 32.2.296.41.04

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione

Antonio TAJANI
Vicepresidente della Commissione