

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2018/1040 DELLA COMMISSIONE

del 16 giugno 2017

relativa all'aiuto di Stato SA.32544 (2011/C) cui la Grecia ha dato esecuzione in favore del gruppo ferroviario greco TRAINOSE S.A.

[notificata con il numero C(2017) 4047]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, 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,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 9 febbraio 2011, la Grecia ha notificato alla Commissione alcune misure a favore del gruppo ferroviario greco – TRAINOSE SA («TRAINOSE»).
- (2) Con lettere del 23 marzo 2011 e 5 luglio 2011, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni circa le misure notificate, che la Grecia ha fornito con lettere del 6 maggio 2011 e 5 ottobre 2011.
- (3) Con lettera del 13 luglio 2011 la Commissione ha comunicato alla Grecia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («trattato») in relazione alle misure notificate («decisione di avvio») ⁽¹⁾. Con lettera del 13 settembre 2011, la Grecia ha trasmesso i propri commenti sulla decisione di avvio. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulla decisione di avvio.
- (4) Con lettere del 21 dicembre 2011, 14 febbraio 2012, 16 marzo 2012, 23 marzo 2012, 11 giugno 2012, 25 ottobre 2012, 7 febbraio 2013, 12 marzo 2013, 24 luglio 2015, 28 gennaio 2016, 21 aprile 2016, 10 ottobre 2016 e 13 febbraio 2017, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alla Grecia.
- (5) La Grecia ha fornito alla Commissione ulteriori informazioni con lettere del 5 ottobre 2011, 20 gennaio 2012, 14 maggio 2012, 4 luglio 2012, 26 marzo 2013, 26 agosto 2015, 15 febbraio 2016, 10 marzo 2016, 23 maggio 2016, 2 dicembre 2016, 5 dicembre 2016, 9 dicembre 2016, 31 gennaio 2017 e 27 marzo 2017.
- (6) Con lettera del 1° luglio 2013, la Grecia ha comunicato alla Commissione la propria decisione di revocare la misura relativa al trasferimento di proprietà di cinque terminali dall'Organizzazione delle ferrovie elleniche (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, Ο.Σ.Ε. o «OSE») a TRAINOSE (misura 6, descritta nella sezione 3.6). Con lettera del 9 dicembre 2016, la Grecia ha notificato alla Commissione la propria decisione di revocare la misura relativa alla seconda tranche dell'aumento di capitale pari a 65 milioni di EUR a favore di TRAINOSE (misura 2, descritta nella sezione 3.2).
- (7) Con lettera del 2 dicembre 2016, la Grecia ha accettato in via eccezionale che la presente decisione fosse adottata esclusivamente in lingua inglese.

⁽¹⁾ GU C 272 del 15.9.2011, pag. 7.

2. CONTESTO DELLE MISURE

- (8) Il beneficiario delle misure è TRAINOSE, l'operatore storico dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci in Grecia, di proprietà statale al 100 %.
- (9) Costituita nel 2005 come impresa controllata di OSE, nel dicembre 2008 TRAINOSE è diventata un'entità giuridica distinta, completamente indipendente da OSE.
- (10) TRAINOSE è l'unico fornitore di servizi di trasporto ferroviario in Grecia e offre anche servizi di trasporto internazionale con autobus.
- (11) Dal 2008, la situazione finanziaria di TRAINOSE si è costantemente deteriorata. L'impresa ha risentito della situazione economica della Grecia, subendo significative ripercussioni negative, quali il calo della domanda di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci a causa della cessazione dell'attività di alcune imprese e dell'incapacità di altre di effettuare i pagamenti dovuti. Tra il 2008 e il 2012 il numero di passeggeri-chilometro serviti è diminuito del 49 % e il traffico di merci in tonnellate-chilometro si è ridotto di ben il 64 %, con una conseguente contrazione dei ricavi di esercizio di TRAINOSE.
- (12) Nel periodo tra il 2008 e il 2012, TRAINOSE ha riportato utili negativi al lordo di interessi, imposte, deprezzamento e ammortamento (EBITDA). Inoltre, ha registrato un capitale proprio negativo e un aumento dell'indebitamento fino alla fine del 2013, come indicato in sintesi nella tabella 1 che segue. Benché l'impresa fosse ammissibile allo scioglimento a norma della legislazione greca almeno dal 2008, lo Stato, in qualità di proprietario esclusivo, ha scelto di non procedere con lo scioglimento di TRAINOSE.

Tabella 1

Panoramica dei principali indicatori finanziari di TRAINOSE 2008-2015

(milioni di EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fatturato	108,0	98,7	102,7	84,6	82,9	75,7	77,9	68,7
EBITDA ⁽¹⁾	- 233,0	- 231,5	- 187,5	- 33,5	- 0,25	1,1	0,1	1,6
Interessi passivi	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
EBT	- 232,2	- 231,1	- 187,3	- 33,6	- 0,3	1,95	1,5	2,8
Perdite cumulate	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Capitale sociale	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Capitale proprio	- 271,5	- 442,6	- 629,9	- 663,4	- 663,2	- 661,2	- 660,0	- 657,6
Indebitamento	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Rapporto debito/patrimonio netto	- 1,38	- 1,28	- 1,23	- 1,25	- 1,29	- 1,33	- 1,2	- 1,2

⁽¹⁾ EBITDA significa utili al lordo di interessi, imposte, deprezzamento e ammortamento; EBT significa utili al lordo delle imposte.

- (13) Il 3 maggio 2010, per beneficiare dell'assistenza finanziaria di UE e FMI, la Grecia ha firmato un memorandum d'intesa ⁽¹⁾ con la Commissione europea, la Banca centrale europea e il Fondo monetario internazionale («Troika»), che prevedeva la privatizzazione di TRAINOSE dal 2010 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Memorandum d'intesa su condizioni specifiche di politica economica, 3 maggio 2010.

⁽²⁾ Secondo il calendario iniziale, il varo della procedura di gara relativa a Trainose era previsto nel quarto trimestre del 2012, con il trasferimento delle attività al fondo di privatizzazione greco.

- (14) Il programma di ripresa macroeconomica per la Grecia comprende le misure elencate in dettaglio nel memorandum di intesa alle quali è subordinata l'assistenza finanziaria di UE e FMI, ossia le riforme che la Grecia si è impegnata a intraprendere per superare le proprie difficoltà economiche. Il programma di ripresa macroeconomica ha individuato la necessità della ristrutturazione di TRAINOSE in considerazione della sua importanza sistemica per l'economia greca. Dal 2010 TRAINOSE rientra anche nel programma di privatizzazioni ⁽¹⁾ della Grecia, la cui attuazione è stata avviata da Hellenic Republic Asset Development Fund S.A ⁽²⁾. («HRADF»), al 100 % di proprietà dello Stato greco.
- (15) Il 18 gennaio 2013, la Grecia ha deciso di procedere con la privatizzazione di TRAINOSE mediante la vendita di azioni corrispondenti al 100 % del capitale sociale della società ⁽³⁾. Il 5 aprile 2013, la Grecia ha trasferito a HRADF tutte le azioni di TRAINOSE. Il 28 giugno 2013, il consiglio di amministrazione di HRADF ha approvato la procedura, la tempistica e le condizioni relative alla vendita del 100 % del capitale sociale di TRAINOSE a un investitore da selezionare mediante gara d'appalto pubblica. Successivamente, HRADF ha pubblicato il bando per la privatizzazione di TRAINOSE ⁽⁴⁾. Nessuno dei tre investitori che hanno manifestato interesse ha presentato un'offerta con valore d'impegno per TRAINOSE.
- (16) Il processo di privatizzazione è ripreso nel gennaio 2016. Il 26 luglio 2016, Ferrovie dello Stato Italiane SpA («TRENITALIA»), una società holding di proprietà statale che gestisce infrastrutture e servizi di trasporto sulla rete ferroviaria italiana, ha presentato un'offerta con valore d'impegno per TRAINOSE. Il prezzo concordato per la privatizzazione di TRAINOSE è 45 milioni di EUR. L'accordo di compravendita è stato firmato da HRADF e TRENITALIA il 18 gennaio 2017 e l'operazione si dovrebbe chiudere a seguito dell'adozione della presente decisione.

3. DESCRIZIONE DELLE MISURE E MOTIVAZIONI DELLA DECISIONE DI AVVIO

- (17) Nella decisione di avvio, la Commissione ha individuato le seguenti misure che configurano potenziali aiuti di Stato a favore di TRAINOSE:
- misura 1: cancellazione dei debiti;
 - misura 2: aumento di capitale;
 - misura 3: sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013;
 - misura 4: trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico;
 - misura 5: accordi sul livello dei servizi (*service level agreement*, SLA) tra TRAINOSE e OSE;
 - misura 6: trasferimento di terminali per merci da OSE a TRAINOSE.

3.1. Misura 1: cancellazione dei debiti

- (18) La Grecia prevede la cancellazione di debiti fino a 748,6 milioni di EUR nei confronti di OSE, relativi a oneri per infrastrutture, fornitura e manutenzione di materiale rotabile e altri servizi, maturati da TRAINOSE nel periodo 2007-2010, come indicato nella tabella 2. La cancellazione dei debiti non è ancora stata attuata ed è soggetta all'approvazione della Commissione.

Tabella 2

Andamento dei debiti di TRAINOSE nei confronti di OSE nel periodo 2007-2010 ⁽¹⁾

(milioni di EUR)

Anno	Debito contratto	Debito accumulato
2007	120,9	120,9
2008	212,6	333,5

⁽¹⁾ Il programma di privatizzazioni è contenuto nella tabella II del capitolo B' della legge 3985/2011 sul quadro di strategia di bilancio a medio termine 2012-2015. Lettera di intenti, memorandum in materia di politiche economiche e finanziarie e memorandum di intesa tecnico dell'8 dicembre 2010, cfr.: <https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf>.

⁽²⁾ HRADF è stata istituita ai sensi della legge 3986/2011 in materia di misure urgenti per l'attuazione del quadro di strategia di bilancio a medio termine 2012-2015, Gazzetta del governo greco A'152 dell'1.7.2011.

⁽³⁾ Decisione n. 226 del 18 gennaio 2013 del comitato interministeriale per la ristrutturazione dell'attivo e le privatizzazioni («ICARP»).

⁽⁴⁾ Decisione n. 232 del 5 aprile 2013 dell'ICARP (Gazzetta del governo greco B'803 del 5.4.2013).

(milioni di EUR)

Anno	Debito contratto	Debito accumulato
2009	206,0	539,5
2010	209,1	748,0

(¹) Comunicazione della Grecia del 27 marzo 2017, pag. 1.

- (19) Nella decisione di avvio, la Commissione ha rilevato che la cancellazione dei debiti configurerebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità di tale aiuto con il mercato interno. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la cancellazione dei debiti di TRAINOSE nei confronti di OSE si possa considerare una compensazione a favore di TRAINOSE per l'adempimento di un obbligo di servizio pubblico («OSP») in assenza di un atto d'incarico e di un importo di compensazione stabilito ex ante.

3.2. Misura 2: aumento di capitale

- (20) Nel 2009, la Grecia ha aumentato di 60 milioni di EUR il capitale sociale di TRAINOSE.
- (21) La Grecia ha informato la Commissione che la seconda tranche dell'aumento di capitale inizialmente prevista per un importo di 65 milioni di EUR non è stata eseguita, né lo sarà più, e si dovrebbe considerare revocata.
- (22) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che nel 2009 un operatore in un'economia di mercato («MEO») avrebbe effettuato conferimenti di capitale a favore di TRAINOSE, data la difficile situazione finanziaria della società. La Commissione ha pertanto osservato che l'aumento di capitale configurerebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità di tale aiuto con il mercato interno.

3.3. Misura 3: sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013

- (23) A norma delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (¹), le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per i servizi di trasporto di passeggeri si sono limitate a 50 milioni di EUR nel periodo 2011-2013.
- (24) Nella decisione di avvio, data la mancanza di informazioni sufficienti, la Commissione ha espresso il dubbio che la presunta compensazione di obblighi di servizio pubblico (OSP) sotto forma di sovvenzioni annuali possa costituire un vantaggio economico indebito a favore di TRAINOSE. La Commissione ha pertanto concluso in via preliminare che le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013 configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità di tale aiuto con il mercato interno.

3.4. Misura 4: trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico

- (25) Nel periodo 2011-2013, 593 dipendenti di TRAINOSE sono stati trasferiti presso altri datori di lavoro del settore pubblico, quali ospedali pubblici, ministeri, autorità regionali e comuni, università, enti previdenziali e pensionistici e musei. Gli stipendi e i privilegi dei dipendenti rimasti presso TRAINOSE sono stati ridotti.
- (26) Nella decisione di avvio, la Commissione ha osservato che la Grecia non aveva dimostrato l'esistenza di uno svantaggio strutturale dovuto alla presenza dei dipendenti interessati. Di conseguenza, la Commissione ha osservato che il trasferimento di tali dipendenti costituisce un aiuto di Stato e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità di tale aiuto con il mercato interno.

3.5. Misura 5: accordi sul livello dei servizi tra TRAINOSE e OSE

- (27) A seguito della raccomandazione della Troika di formalizzare le relazioni commerciali tra TRAINOSE e OSE, TRAINOSE ha concluso con OSE una serie di accordi sul livello dei servizi per quanto concerne: a) manutenzione di materiale rotabile; b) locazione di materiale rotabile; c) formazione di personale; d) affitto di uffici; e) noleggio di autobus.

(¹) Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

- (28) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che gli accordi sul livello dei servizi tra OSE e TRAINOSE fossero conclusi a condizioni di mercato e in merito alla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno.

3.5.1. *Accordo sul livello dei servizi concernente la manutenzione di materiale rotabile*

- (29) A norma dell'accordo sul livello dei servizi concernente la manutenzione di materiale rotabile concluso tra OSE e TRAINOSE il [...] (*), i costi indicativi dei servizi di manutenzione erano fissati a [0-50] milioni di EUR l'anno. Il prezzo applicato era stabilito in funzione dei costi di materiali e pezzi di ricambio e del personale addetto alla manutenzione e di costi amministrativi pertinenti. La durata di questo SLA era di due anni, con un'eventuale proroga di un anno. La fatturazione era mensile (in caso di impossibilità, semestrale) ed era prevista una compensazione al termine di ciascun esercizio. L'accordo prevedeva clausole nei confronti di entrambe le parti concernenti i ritardi nella consegna di materiale rotabile e la manutenzione, e una clausola nei confronti di TRAINOSE in caso di ritardato pagamento.
- (30) La Grecia ha affermato che lo stipendio annuale del personale di manutenzione di OSE ([25 000 – 50 000] EUR) è simile a quello percepito dal personale di AMEL (Attiko Metro Operation Company).
- (31) Nella decisione di avvio la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il confronto dei costi di manutenzione di OSE con i costi totali di AMEL, e non con i costi del solo personale di manutenzione di AMEL, fosse pertinente.

3.5.2. *Accordo sul livello dei servizi concernente la locazione di materiale rotabile*

- (32) A norma dell'accordo sul livello dei servizi concernente la locazione di materiale rotabile concluso tra OSE e TRAINOSE il [...], i costi indicativi a carico di TRAINOSE erano fissati a [0-50] milioni di EUR l'anno. L'accordo teneva conto dell'ammortamento annuale del materiale rotabile in locazione e dei relativi costi di finanziamento (ossia gli interessi sul prestito per ottenere il materiale rotabile). La fatturazione era mensile (in caso di impossibilità, semestrale) ed era prevista una compensazione al termine di ciascun esercizio. La durata dell'accordo sul livello dei servizi con OSE era di due anni, con una possibile proroga di un ulteriore anno.
- (33) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sulla conformità della locazione alle condizioni di mercato, poiché la formula per il relativo calcolo comprendeva un fattore di ammortamento di 2/3 per il quale non erano state fornite spiegazioni.

3.5.3. *Accordo sul livello dei servizi concernente la formazione del personale*

- (34) A norma dell'accordo sul livello dei servizi per la formazione del personale di [...], OSE avrebbe fornito a TRAINOSE la formazione tecnica e professionale del personale incaricato della circolazione e della sicurezza (ad esempio corsi di formazione e rilascio di licenze per operare su reti ferroviarie elettrificate). I costi indicativi a carico di TRAINOSE per questi servizi erano fissati a [0-5] milioni di EUR l'anno. La tariffa era in funzione del numero totale di ore di formazione effettuate e del numero di partecipanti, con [0-30] EUR all'ora per gruppi di più di 15 persone, [20-40] EUR all'ora per gruppi tra 10 e 15 persone e [20-40] EUR all'ora per gruppi tra 5 e 9 persone. La formazione si svolgeva presso i locali di OSE e *in situ* sulla rete ferroviaria. Le spese di formazione comprendevano l'onorario del personale di formazione, il costo del materiale di formazione, le attrezzature, i locali e tutte le relative imposte e tasse. La durata dell'accordo sul livello dei servizi era di due anni, con una possibile proroga di un ulteriore anno.
- (35) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che le tariffe per la formazione indicate rispecchiassero le tariffe di mercato, poiché la Grecia non aveva fornito informazioni dettagliate concernenti corsi di formazione analoghi forniti da altri soggetti.

3.5.4. *Accordo sul livello dei servizi concernente l'affitto di uffici*

- (36) A norma dell'accordo sul livello dei servizi tra GAIASE (fino al 2013 la controllata di OSE nel settore immobiliare) e TRAINOSE del [...], TRAINOSE affittava uffici di [0-5 000] m² a un prezzo di [0-50 000] EUR al mese ([0-15] EUR/m²), per un periodo di [0-5] anni. Il canone variava in base ai cambiamenti dell'indice dei prezzi al consumo («IPC») su base annua. TRAINOSE era tenuta a depositare una cauzione pari a due mensilità di affitto ([0-50] EUR per il primo anno, soggetta ad adeguamento su base annua). Tutte le imposte, le tasse e le spese relative alla locazione (elettricità, costi di manutenzione ecc.) erano a carico di TRAINOSE.
- (37) Nella decisione di avvio la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'affitto mensile applicato a TRAINOSE fosse conforme alle condizioni di mercato, poiché sembrava che fosse stato calcolato dalla stessa TRAINOSE e non da un perito indipendente.

(*) Informazioni riservate.

3.5.5. Accordo sul livello dei servizi concernente il noleggio di autobus

- (38) In base all'accordo sul livello dei servizi concernente il noleggio di autobus concluso tra OSE e TRAINOSE il [...], TRAINOSE ha noleggiato [20-50] autobus, [0-10] autocisterne, [10-25] autocarri e [0-10] autovetture per un periodo di [0-5] anni, con una possibile proroga di un ulteriore anno. I costi a carico di TRAINOSE per il noleggio erano fissati a [0-5] milioni di EUR l'anno. L'importo del canone era in funzione del valore dei veicoli il [...] [...], scontato del [5-10]% su base annua a titolo di ammortamento. La tassa di circolazione e le spese di manutenzione e assicurazione erano a carico di TRAINOSE.
- (39) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che i costi annuali di noleggio fossero a un livello di mercato, poiché si basavano sul valore corrente dei veicoli, mentre avrebbero dovuto essere calcolati in funzione della domanda e dell'offerta dei beni.

3.6. Misura 6: trasferimento di terminali per merci da OSE a TRAINOSE

- (40) Inizialmente, la Grecia prevedeva di trasferire a TRAINOSE cinque terminali di proprietà di OSE. Con lettera del 1° luglio 2013, la Grecia ha informato la Commissione di avere revocato la misura.

3.7. Compatibilità dell'aiuto

- (41) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che, in assenza di informazioni complete sugli atti d'incarico e sulla metodologia della compensazione, le misure 1 e 3 si potessero considerare compatibili con il mercato interno ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (42) Nella decisione di avvio, la Commissione ha valutato anche la compatibilità delle misure con il mercato interno a norma degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà ⁽¹⁾. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che il piano di ristrutturazione proposto per TRAINOSE si basasse su ipotesi realistiche circa le condizioni operative future e se permettesse di ripristinare la redditività a lungo termine di TRAINOSE entro un lasso di tempo ragionevole. La Commissione ha anche messo in dubbio il fatto che le misure compensative proposte fossero sufficienti per compensare le distorsioni della concorrenza indotte dall'aiuto per la ristrutturazione. Inoltre, la Commissione ha espresso dubbi circa la capacità di TRAINOSE di fornire un contributo significativo alla propria ristrutturazione. In assenza di informazioni sufficienti, la Commissione non era neppure in grado di valutare se si fosse rispettato il principio dell'aiuto «una tantum».
- (43) Nella decisione di avvio, la Commissione ha annunciato che avrebbe valutato se le misure notificate si possano considerare aiuti compatibili a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del trattato. La Commissione ha osservato che il trasporto ferroviario può costituire un servizio essenziale per il funzionamento dell'economia di uno Stato membro e che un'interruzione nel trasporto ferroviario può provocare effetti sistemici a catena sull'intera economia, in particolare a causa delle interruzioni nella catena logistica. La Commissione ha sottolineato che questi effetti potrebbero essere particolarmente gravi in paesi oggetto di una ristrutturazione macroeconomica. Tuttavia, in assenza di informazioni sufficienti, la Commissione non era in grado di stabilire se si potesse ritenere che l'aiuto contribuisse a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia della Grecia e ha pertanto invitato la Grecia e le parti interessate a fornire informazioni pertinenti in proposito.

4. OSSERVAZIONI PERVENUTE DAGLI INTERESSATI

- (44) A seguito della pubblicazione della decisione di avvio nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, non sono pervenute osservazioni da parti interessate.

5. COMMENTI DELLA GRECIA

- (45) La Grecia ha affermato che le misure a favore di TRAINOSE comportavano una riorganizzazione della società e, più in generale, del settore ferroviario greco, secondo gli impegni assunti dalla Grecia nei confronti della Troika a norma, tra l'altro, del memorandum di intesa del 3 maggio 2010. Inoltre, quello ferroviario è un settore cruciale dell'economia greca, in virtù del livello di occupazione generato e del ruolo svolto all'interno della catena logistica in Grecia.

⁽¹⁾ GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1.

- (46) La Grecia ha asserito che le misure descritte nella decisione di avvio non configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Qualora la Commissione dovesse concludere che le misure, in tutto o in parte, costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, l'aiuto si dovrebbe considerare compatibile con il trattato.
- (47) Nella sua risposta alla decisione di avvio, la Grecia ha fornito ulteriori chiarimenti sulle misure descritte nella sezione 3 e sulla relativa compatibilità.

5.1. Misura 1: cancellazione dei debiti

- (48) Con lettera del 23 marzo 2017, la Grecia ha chiarito che i debiti in essere oggetto della misura di cancellazione ammontano a 748,6 milioni di EUR (cfr. tabella 2).
- (49) La cancellazione dei debiti accumulati dovrebbe compensare TRAINOSE per la gestione non redditizia di 26 linee di trasporto passeggeri, in conseguenza degli obblighi di servizio pubblico («OSP») in termini di tariffe e servizi imposti dalla legislazione greca ⁽¹⁾. Secondo la Grecia, lo Stato non ha mai rispettato i propri impegni di compensare TRAINOSE per le perdite derivanti dall'assolvimento di tali OSP.
- (50) Si presume che la cancellazione di questi debiti non fornisca un vantaggio economico indebito a TRAINOSE, poiché ai sensi della legislazione greca ⁽²⁾ la società avrebbe il diritto di pretendere questa compensazione a titolo di indennità compensativa. Tuttavia, non è stato adottato un approccio giudiziario, poiché potrebbe ritardare la ristrutturazione di TRAINOSE. La Grecia ritiene pertanto che, come stabilito dalla Corte, tra l'altro nella sentenza *Asteris* ⁽³⁾ e sostenuto dalla Commissione in un caso relativo all'esproprio di agricoltori tedeschi ⁽⁴⁾, il risarcimento per danni subiti a causa di azioni/omissioni imputabili allo Stato non costituisca aiuto di Stato.
- (51) La Grecia ha affermato che, benché stabilita ex post, la compensazione è stata comunque calcolata in modo da garantire che si avvicinasse il più possibile al livello che sarebbe stato determinato ex ante, e da produrre un risultato vicino alla stima contenuta nel piano aziendale di TRAINOSE per il 2007 sulla base dei dati del 2005.
- (52) Il calcolo si è basato sulle perdite che TRAINOSE avrebbe sostenuto se avesse gestito l'intera rete dopo l'attuazione del piano di ristrutturazione, quindi escludendo eventuali inefficienze precedenti. In altre parole, la compensazione ex post degli OSP non è stata calcolata sulla base delle perdite sostenute da TRAINOSE per linea nel 2010, bensì sulla base delle perdite di una TRAINOSE ristrutturata, ossia un'impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, in grado di assolvere gli OSP richiesti. La Grecia ha pertanto affermato che non esiste alcun rischio di internalizzazione di inefficienze precedenti e che la compensazione non supera quanto è necessario per coprire tutti i costi sostenuti, meno tutte le entrate pertinenti, senza includere un margine di utile ragionevole al quale TRAINOSE avrebbe diritto.

5.2. Misura 2: aumento di capitale

- (53) La Grecia ha ribadito che l'aumento di capitale di 60 milioni di EUR effettuato nel 2009 non ha comportato un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, nella misura in cui tale misura era conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato («MEO»). La seconda tranche dell'aumento di capitale, di 65 milioni di EUR, non è stata eseguita e si dovrebbe considerare revocata.
- (54) Sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'aumento di capitale e considerando che già nel 2009 era previsto un intervento di ristrutturazione della società in vista della privatizzazione di TRAINOSE, la Grecia ha sottolineato che prevedeva un rendimento accettabile del capitale conferito entro un lasso di tempo ragionevole.
- (55) La decisione di aumentare il capitale era motivata dalle seguenti considerazioni:
- a) il desiderio di evitare il crollo dell'unico operatore (al 100 % di proprietà statale) che forniva servizi di trasporto ferroviario in Grecia e di garantirne la redditività a lungo termine;

⁽¹⁾ Legge greca 674/1970, regio decreto greco 404/1972, decreto legislativo greco 1300/1972 e legge greca 2671/1998 (Gazzetta del governo greco A'289 del 28.12.1998).

⁽²⁾ Comunicazione della Grecia del 27 marzo 2017, pag. 1.

⁽³⁾ Cause riunite da C-106/87 a 120/87, *Asteris e altri/Grecia e CEE*, 1988, ECLI:EU:C:1988:457, punti 24-25.

⁽⁴⁾ Decisione della Commissione 1999/268/CE, del 20 gennaio 1999, relativa all'acquisto di terreni in virtù della legge tedesca sulle indennità compensative (GUL 107 del 24.4.1999, pag. 21).

- b) la prospettiva di privatizzare la società e quindi ottenere il maggior rendimento possibile dall'operazione;
- c) il desiderio di evitare la chiusura di varie attività commerciali di OSE, il gestore dell'infrastruttura, anch'esso al 100 % di proprietà statale.
- (56) La Grecia ha affermato che queste considerazioni erano conformi alla giurisprudenza della Corte di giustizia europea, secondo la quale sarebbe accettabile tenere conto anche di un vantaggio materiale indiretto, come il desiderio di proteggere l'immagine del gruppo o di riorientare le sue attività ⁽¹⁾.
- (57) L'unica opzione alternativa disponibile era la liquidazione di TRAINOSE, che avrebbe avuto conseguenze disastrose per lo Stato, in quanto unico azionista, e per l'economia greca. Poiché TRAINOSE non possedeva attività significative che consentissero a un investitore di recuperare una parte del capitale investito, lo Stato greco avrebbe perso il proprio investimento nella società. Inoltre, la Grecia avrebbe perso il suo unico operatore ferroviario, mettendo a rischio anche il gestore dell'infrastruttura ferroviaria OSE.
- (58) La Grecia ha affermato inoltre che, nella sua veste di *azionista corrente*, potrebbe accettare rendimenti temporaneamente inferiori, a fronte dell'aumento dell'investimento esistente. Un'autorità pubblica che controlla un'impresa o un gruppo di imprese sarebbe meno motivata da considerazioni di puro profitto a breve termine.

5.3. Misura 3: sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013

- (59) La Grecia ha chiarito che le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013 sono state concesse in accordo con la Troika per consentire alla società di raggiungere il pareggio, pur mantenendo in attività una serie di linee in perdita. La compensazione è erogata sulla base di un contratto di OSP, assegnato direttamente senza una procedura di gara pubblica. Il contratto di OSP è stato firmato il 15 giugno 2011 e secondo quanto affermato dalla Grecia è conforme al regolamento (CE) n. 1370/2007, salvo per l'obbligo di pubblicazione preliminare di talune informazioni nella Gazzetta ufficiale.
- (60) La Grecia ha asserito che i parametri di calcolo del contratto di OSP sono conformi ai requisiti del regolamento (CE) n. 1370/2007. A causa della mancata separazione dei conti di TRAINOSE dalla sua costituzione, il calcolo della compensazione si è basato sulle stime e ipotesi più aggiornate di TRAINOSE (conti di gestione). Dall'ottobre 2011, TRAINOSE ha tenuto conti separati per OSP e altre attività, evitando quindi eventuali sovvenzioni incrociate tra le diverse attività. La separazione dei conti è stata applicata anche ex post per il periodo dal 1° gennaio 2011 al 30 settembre 2011 sulla base di conti di gestione. La compensazione per OSP è stata limitata, d'accordo con la Troika, a 50 milioni di EUR l'anno.
- (61) Il contratto di OSP conteneva disposizioni che prevedevano la possibilità di modificare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (come la riduzione della portata dei servizi) in caso di aumento dei costi o riduzione delle entrate, al fine di mantenere il limite di 50 milioni di EUR l'anno.
- (62) L'attuale contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri doveva essere rinnovato mediante assegnazione diretta a TRAINOSE entro la fine di aprile 2014, per una durata massima di cinque anni.

5.4. Misura 4: trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico

- (63) La Grecia ha sostenuto che, in linea con la sentenza *Combust* ⁽²⁾, il trasferimento dei dipendenti non ha conferito alcun vantaggio a TRAINOSE, poiché non ha ridotto oneri che normalmente graverebbero sul bilancio di un'impresa, bensì oneri imposti dallo Stato a causa dello status di parastatali dei dipendenti di TRAINOSE (il quale status comporta limitazioni ai licenziamenti e stipendi superiori a quelli di mercato). Secondo la Grecia, in sostanza, la misura si riferisce all'eliminazione di uno svantaggio strutturale derivante dal periodo in cui la società era un monopolio di Stato.
- (64) La Grecia ha affermato che lo status di parastatali dei dipendenti di TRAINOSE e i relativi oneri a carico di TRAINOSE erano imposti per legge e pertanto sono imputabili allo Stato greco.

⁽¹⁾ Causa C-303/88, *Italia/Commissione*, [1991] ECLI:EU:C:1991:136.

⁽²⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmaend/Commissione*, [2004] ECLI:EU:T:2004:76.

- (65) TRAINOSE è un'entità giuridicamente distinta da OSE dal 2008, e i suoi rapporti con il personale sono soggetti alla stessa legislazione greca in materia di lavoro, agli stessi contratti collettivi di lavoro («CCL») e alle stesse norme generali sul lavoro («GEKAP») applicabili a OSE (collettivamente «regolamenti specifici sul lavoro»). TRAINOSE, in quanto successore di OSE per quanto concerne i servizi di trasporto ferroviario, ha ereditato di conseguenza l'intero quadro giuridico sul lavoro applicabile a OSE. Allo stesso modo, nel 1970 OSE aveva ereditato il proprio quadro giuridico sul lavoro dalle ferrovie dello Stato ellenico (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους o «SEK» ⁽¹⁾), una società di diritto pubblico che godeva del monopolio sulla gestione della rete ferroviaria greca e i cui dipendenti godevano dello status di dipendenti pubblici e beneficiavano di conseguenza di tutti i vantaggi che ne derivavano.
- (66) Nel 2005, il diritto allo status di parastatali è stato abolito per i nuovi assunti, mentre i dipendenti assunti con il regime precedente hanno mantenuto a pieno titolo il proprio status. Quindi, secondo la Grecia, lo Stato greco è responsabile del livello eccessivamente elevato degli stipendi percepiti dai dipendenti di TRAINOSE.
- (67) La Grecia spiega inoltre che, anche dopo la firma del nuovo CCL il 24 marzo 2011, che ha abolito numerosi privilegi dei dipendenti di TRAINOSE, i dipendenti rimanenti beneficerebbero comunque di uno stipendio gonfiato, in media superiore del [10-30]% agli stipendi dei dipendenti del settore privato con un'analoga esperienza di lavoro, come illustrato nella tabella 3.
- (68) Dalla sua creazione nel 2007, TRAINOSE non ha assunto nuovi dipendenti, tranne una persona.
- (69) La Grecia ha spiegato che a norma degli articoli 15, 16 e 18, paragrafo 2, della legge 3891/2010 ⁽²⁾ in totale sono stati trasferiti presso altri datori di lavoro del settore pubblico 593 dipendenti di TRAINOSE (575 nel 2011, 10 nel 2012 e 8 nel 2013), ossia il 4 % in meno di quanto inizialmente previsto ⁽³⁾.
- (70) TRAINOSE non possiede i mezzi finanziari per offrire al proprio personale un piano di pensionamento volontario. La Grecia ha sottolineato che l'eventuale vantaggio derivante a TRAINOSE dal trasferimento dei dipendenti in ogni caso sarebbe compensato dalle perdite che la società continuerà a sostenere in conseguenza dello status privilegiato dei suoi dipendenti imposto dallo Stato, poiché anche dopo l'accordo collettivo proposto sulla riduzione delle retribuzioni, i restanti dipendenti manterrebbero comunque stipendi superiori alla media del mercato.

Tabella 3

Confronto tra le normali retribuzioni di TRAINOSE e la media delle normali retribuzioni mensili del settore privato

Categoria di personale	Normale retribuzione mensile attuale del personale di TRAINOSE (in EUR)	MEDIA della normale retribuzione mensile del personale del settore privato (in EUR)	Differenza salariale
Macchinisti	[2 000-3 000]	1 694	- [25-50] %
Personale di carrozza	[2 000-3 000]	1 682	- [0-25] %
Conducenti di autobus	[2 000-3 000]	1 587	- [0-25] %
Amministrazione	[1 000-2 000]	1 566	- [0-25] %
Addetti al carico	[1 000-2 000]	1 514	- [0-25] %
Totale	[1 000-2 000]	1 641	- [0-25] %

- (71) Per quantificare i vantaggi derivanti dal trasferimento dei dipendenti, la Grecia ha fornito uno studio preparato dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers. I calcoli si basano sul trasferimento previsto inizialmente di 620 dipendenti. Secondo lo studio, il vantaggio ammonta alla differenza tra i «normali costi» di un piano di

⁽¹⁾ SEK era un ente del settore pubblico istituito nel 1920 che ha gestito la maggior parte delle linee ferroviarie greche fino al 31 dicembre 1970, quando tutte le ferrovie della Grecia, con l'eccezione di linee industriali private e E.I.S., sono state trasferite alla nuova società di proprietà statale *Hellenic Railways Organisation S.A.* ossia OSE.

⁽²⁾ Gazzetta del governo greco A'188 del 4.1.2010.

⁽³⁾ Comunicazione della Grecia del 27 marzo 2017, pag. 2.

pensionamento volontario a carico di una società privata e i costi di un ipotetico piano di pensionamento volontario per i dipendenti di TRAINOSE ([100-200] milioni di EUR). La differenza tra i due piani ammonta a [0-100] milioni di EUR. Secondo la Grecia, tuttavia, i costi per il piano di pensionamento volontario di TRAINOSE comprendevano oltre [0-100] milioni di EUR di costi anomali a carico di TRAINOSE dovuti allo status permanente e alle retribuzioni più elevate dei suoi dipendenti, di cui non si dovrebbe tenere conto.

Tabella 4

**Quantificazione del vantaggio concesso a TRAINOSE con il trasferimento di 593 dipendenti
(in base a uno studio PWC su 620 dipendenti)**

(milioni di EUR)	
Categoria	Stima aggiornata
a) Valore attualizzato del piano di pensionamento volontario per 593 dipendenti TRAINOSE	[100-200]
b) Valore economico di un piano di pensionamento volontario equivalente di un'impresa privata	[0-100]
a) - b) «Costi anomali» per il piano di pensionamento volontario di TRAINOSE	[0-100]
c) Valore attualizzato delle retribuzioni del personale rimanente (stipendi di TRAINOSE)	[200-300]
d) Valore attualizzato delle retribuzioni del personale rimanente (stipendi equivalenti al settore privato)	[100-200]
c) - d) «Costi anomali» del personale rimanente di TRAINOSE	[0-100]

5.5. Misura 5: accordi sul livello dei servizi tra TRAINOSE e OSE

- (72) In relazione agli accordi sul livello dei servizi tra TRAINOSE e OSE, la Grecia ha asserito che secondo le raccomandazioni della Troika gli accordi sono stati conclusi a condizioni di mercato e pertanto non configurano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

5.5.1. Accordo sul livello dei servizi concernente la manutenzione di materiale rotabile

- (73) La Grecia ha spiegato che il confronto dei costi di manutenzione di OSE è stato effettuato sulla base del personale di manutenzione di AMEL e non sulla base della totalità del personale di AMEL. La retribuzione annuale dei tecnici di manutenzione di AMEL al momento della stipulazione dell'accordo sul livello dei servizi oscillava tra [25 000-50 000] EUR e [25 000-50 000] EUR a seconda dell'esperienza e degli anni di impiego presso l'azienda, e la retribuzione annuale media risultava di [25 000-50 000] EUR.
- (74) Inoltre, la Grecia ha spiegato che la retribuzione media annuale del personale addetto alla manutenzione del materiale rotabile di OSE al momento della stipulazione dell'accordo sul livello dei servizi era stimata a [25 000-50 000] EUR, o [20-40] EUR all'ora. La stima si basava sul normale stipendio medio a dicembre 2010 e su indennità costituite da pagamenti di lavoro straordinario e contributi assicurativi. A seguito dell'attuazione della legge 3899/2010 ⁽¹⁾ lo stipendio rettificato del personale addetto alla manutenzione del materiale rotabile di OSE ammontava a [20-40] EUR in virtù di ulteriori riduzioni. Di conseguenza, il guadagno per OSE ammonta a [0-5] EUR per ora di manutenzione, con un margine di rendimento di [0-10] %.

5.5.2. Accordo sul livello dei servizi concernente la locazione di materiale rotabile

- (75) La Grecia ha illustrato il calcolo dei canoni di locazione del materiale rotabile indicati nel relativo accordo sul livello dei servizi. I canoni si basavano sull'ammortamento annuale del materiale rotabile e sui costi di finanziamento per ottenere il materiale, che la Grecia ha considerato alla pari con i tassi di mercato.
- (76) La Grecia ha inoltre giustificato il fattore di ammortamento utilizzato (2/3), affermando che è pienamente conforme alle norme contabili per competenza applicate da tutte le società per azioni greche. Il fattore di ammortamento corrispondeva al [...] del valore finanziato da risorse proprie della società e al [...] del valore

⁽¹⁾ Gazzetta del governo greco A'212 del 17.12.2010.

finanziato mediante prestiti. Secondo la Grecia, tutti i bilanci di OSE erano verificati ogni anno da un revisore esterno certificato e OSE applicava i principi internazionali d'informativa finanziaria (IFRS). Di conseguenza, il valore contabile e l'ammortamento annuale del materiale rotabile, come riportato nel registro dell'attivo di OSE, erano pienamente conformi agli IFRS anche per quanto concerne il valore dell'attivo.

- (77) La Grecia ha aggiunto che OSE applicherebbe una politica di non discriminazione, addebitando lo stesso prezzo per gli stessi servizi a qualsiasi altro operatore ferroviario. Su questa base, la Grecia ha fornito un calcolo aggiornato dello studio PWC, come illustrato nella tabella 4.

5.5.3. Accordo sul livello dei servizi concernente la formazione del personale

- (78) OSE ha fornito a TRAINOSE una formazione tecnica e professionale obbligatoria, ivi compresa la formazione sull'attuale flotta di treni, corsi di addestramento e licenze per lavorare sulle reti ferroviarie elettrificate, sulla guida economica ecc. Il programma di formazione era in linea con il quadro sulle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'agenzia ferroviaria europea ⁽¹⁾ e le comunicazioni dell'autorità nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario ⁽²⁾.
- (79) Al fine di determinare il costo orario medio che OSE dovrebbe applicare per le attività di formazione, la Grecia ha effettuato un confronto con altri fornitori di corsi di formazione in Grecia. Non è stato possibile effettuare un confronto diretto dei costi di formazione del personale con i prezzi di mercato, poiché OSE è l'unica organizzazione che offre seminari tecnici per macchinisti e su altri argomenti attinenti alle ferrovie. Di conseguenza, per il confronto sono stati scelti LAEK (fondo per l'occupazione e la formazione professionale) e IEKEM TEE (istituto di istruzione e formazione per i membri della Camera tecnica di Grecia) in virtù dei servizi che essi forniscono nella formazione.
- (80) Al momento della conclusione dell'accordo sul livello dei servizi, LAEK forniva sovvenzioni fino a un ammontare di [20-40] EUR all'ora per persona per la formazione del personale delle imprese beneficiarie che ricorrevano a istruttori/servizi di formazione esterni. Per i servizi di formazione del personale organizzati internamente dalle imprese (ricorrendo a propri istruttori e/o infrastrutture), la sovvenzione concessa da LAEK oscillava tra 33 EUR e 14 EUR all'ora per persona, a seconda del numero di partecipanti, come sintetizzato nella tabella 5.

Tabella 5

Sovvenzione media di LAEK per la formazione interna, per ora e partecipante

(EUR)	
Numero di partecipanti	Sovvenzione media per ora e partecipante
fino a 3	33
fino a 6	25
fino a 15	16
fino a 35	14

- (81) Secondo la Grecia, al momento della conclusione dell'accordo sul livello dei servizi, IEKEM TEE pagava in media 26 EUR all'ora per seminari tecnici equivalenti, come illustrato nella tabella 6 fornita dalla Grecia.

Tabella 6

Tariffe orarie per corsi di formazione offerti da IEKEM TEE

(EUR/ora)		
Organizzazione che offre la formazione	Corso	Tariffa oraria in EUR
IEKEM TEE	Post-formazione di tecnici della sicurezza	9,90
IEKEM TEE	Audit e assicurazione di infrastrutture e materiali industriali	13,39

⁽¹⁾ Direttiva 2014/106/UE della Commissione, del 5 dicembre 2014, che modifica gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 355 del 12.12.2014, pag. 42).

⁽²⁾ Autorità di regolamentazione delle ferrovie (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων o RAS).

		(EUR/ora)
Organizzazione che offre la formazione	Corso	Tariffa oraria in EUR
IEKEM TEE	Settore immobiliare	13,41
IEKEM TEE	Diploma in Management & Leadership	14,35
IEKEM TEE	Autocard 2009 – 3D	15,75
IEKEM TEE	Project Management per ingegneri	15,75
PWC Training Services	Management – Mini MBA	16,88
Hellenic Association of management	Diploma in gestione ambientale	17,31
PWC Training Services	IVA: contabilità e prassi	18,00
PWC Training Services	Workshop su contabilità e tassazione	20,51
PWC Training Services	Analisi di bilancio	25,33
Economotechniki Seminars SA.	Pratiche di riduzione dei costi nell'industria alimentare	35,00
Economotechniki Seminars SA.	Struttura operativa di magazzini e logistica d'impresa	35,00
Advanced Business Process Management SA.	Tariffazione computerizzata	57,40
Advanced Business Process Management SA.	Riforme in materia di risultati finanziari e controversie contabili	57,40
Advanced Business Process Management SA.	Stima dei costi industriali	60,68
Tariffa oraria media		26,63

- (82) La Grecia ha affermato che il costo medio orario per partecipante negoziato tra TRAINOSE e OSE rientrava nella fascia di mercato presa a confronto. I costi per la formazione del personale di TRAINOSE fornita da OSE erano equivalenti ai costi di servizi analoghi forniti da un'altra società. Inoltre, nella trattativa si è tenuto conto della normale prassi di mercato di offrire uno sconto per programmi di formazione con un numero elevato di partecipanti.

5.5.4. Accordo sul livello dei servizi concernente l'affitto di uffici

- (83) La Grecia ha sottolineato che il canone mensile di [0-10] EUR a m² per uffici con una superficie totale di [0-5 000] m², ossia in totale [0-50 000] EUR al mese, corrispondeva a un prezzo di mercato basato su una valutazione di un immobile di OSE del 2005 (aggiornata al 2011) effettuata da GAIAOSE, una società completamente separata e indipendente da TRAINOSE. Come base per la valutazione si è fatto riferimento a un rapporto di Eurobank Properties Services su immobili con caratteristiche analoghe ubicati ad Atene.
- (84) La Grecia ha spiegato che gli adeguamenti del canone tenevano conto dello stato dell'edificio affittato, della sua ubicazione e del costante deterioramento dell'area circostante, così come del calo della domanda nel mercato immobiliare e dell'incertezza del contesto economico. La Grecia ha affermato che al momento della conclusione dell'accordo sul livello dei servizi la maggior parte dei contratti di locazione era stata rinegoziata con riduzioni dei canoni fino al 30 %.

5.5.5. Accordo sul livello dei servizi concernente il noleggio di autobus

- (85) La Grecia ha spiegato che il canone annuale per ciascun veicolo noleggiato da TRAINOSE era calcolato in funzione del suo valore corrente e dell'ammortamento per un dato esercizio. Al fine di garantire l'applicazione di tariffe di mercato, il valore corrente di ciascun veicolo messo su strada il 1° gennaio 2011 e il rispettivo ammortamento sono stati stimati dai fornitori di ciascun tipo di veicolo.

5.6. Compatibilità dell'aiuto con il mercato interno

- (86) La Grecia ha affermato che le misure dovrebbero essere considerate aiuti compatibili ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato, che prevede che un aiuto può essere considerato compatibile con il mercato interno se il suo obiettivo è «porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro».
- (87) La Grecia ha dichiarato di non essere stata in grado di raggiungere una situazione di bilancio equilibrata dopo il primo programma di stabilità nel dicembre 2010 perché non ha rispettato gli obiettivi fiscali, a causa della spesa eccessiva, dell'evasione fiscale, delle proiezioni fiscali troppo ottimistiche e dell'insuccesso della riforma dei sistemi sanitario e pensionistico. Nel 2009, il settore pubblico forniva oltre il 50 % del PIL, con un effetto di spiazzamento degli investimenti privati e indebolimento dei risultati economici. Sempre nel 2009, il debito pubblico lordo ammontava al 115 % del PIL, mentre il debito netto esterno sfiorava il 100 % del PIL, e almeno per il 75 % riguardava il settore pubblico, con scadenze relativamente lunghe.
- (88) Secondo la Grecia, la rigidità dei mercati della produzione e del lavoro e gli scarsi risultati di molte politiche strutturali hanno influito negativamente sui suoi risultati economici, con la conseguenza di un basso tasso di occupazione e di una scarsa produttività del lavoro. La Grecia era pertanto particolarmente vulnerabile di fronte alla crisi economico-finanziaria mondiale del 2008-2009. Il tasso medio di adeguatezza patrimoniale delle banche greche è salito all'11,7 % alla fine del 2009, in parte grazie ai conferimenti di capitale pubblico. Tuttavia, i prestiti in sofferenza sono aumentati dal 5 % nel 2008 al 7,7 % nel dicembre 2009, creando preoccupazioni in merito alla solvibilità del debito sovrano.
- (89) In seguito alla richiesta di assistenza finanziaria ufficiale presentata dalla Grecia nell'aprile 2010, è stato concluso il memorandum di intesa del 2010. Data l'importanza sistemica del settore ferroviario greco e la sua diretta dipendenza dal bilancio statale greco, il memorandum di intesa ha imposto la ristrutturazione dell'intero settore ferroviario come condizione per l'erogazione dell'aiuto finanziario richiesto dalla Grecia.
- (90) La ristrutturazione del settore ferroviario era estremamente importante per la Grecia. Le ferrovie hanno contribuito allo sviluppo regionale della Grecia e la loro potenziale scomparsa avrebbe conseguenze disastrose per l'economia del paese nel suo complesso.
- (91) TRAINOSE è l'unico operatore ferroviario della Grecia e in quanto tale gestisce una serie di linee per il trasporto di passeggeri e merci su una rete ferroviaria urbana e suburbana lunga 2 554 km, che percorre la Grecia da sud a nord, attraversando e servendo le città e i porti principali del Paese. In caso di cessazione dell'attività di TRAINOSE o di disservizi significativi, le ripercussioni negative sarebbero gravi per una serie di parti interessate. In particolare, ne risentirebbero passeggeri, clienti/fornitori, dipendenti, altri soggetti commerciali privati e pubblici attinenti alle ferrovie e in ultima analisi l'economia greca nel suo complesso, poiché molte delle attività attuali e, soprattutto, delle potenziali opportunità, in particolare nel settore del trasporto merci, andrebbero perdute o sarebbero rallentate in misura significativa.
- (92) Una cessazione/interruzione delle attività di TRAINOSE priverebbe i passeggeri di un certo numero di linee pubbliche, urbane e suburbane per un certo periodo di tempo. TRAINOSE svolge circa 300 servizi di trasporto di passeggeri al giorno, compresi collegamenti suburbani e Intercity di alta qualità, e circa 16 milioni di passeggeri si avvalgono ogni anno dei servizi di TRAINOSE. Le linee soggette a OSP gestite da TRAINOSE rappresentano più del 98 % di tutte le linee di trasporto ferroviario interno di passeggeri della Grecia. L'eventuale interruzione dei servizi di trasporto ferroviario comporterebbe pesanti difficoltà per la rete di trasporto pubblico nel suo complesso, in primo luogo per le reti urbane di Atene (8 milioni di passeggeri all'anno), Salonicco e Patrasso. Poiché determinate linee urbane a traffico elevato sono servite esclusivamente da TRAINOSE, una simile circostanza non solo peggiorerebbe le condizioni del traffico nelle aree urbane, ma costringerebbe i passeggeri a utilizzare altri mezzi di trasporto più costosi, soprattutto su linee suburbane. Un esempio è l'interruzione del servizio di TRAINOSE nel 2011 sulla linea Edessa-Florina nella Grecia settentrionale, dove i costi per i passeggeri pendolari sono aumentati del 50 %. Nel 2011, di concerto con la Troika, la Grecia ha deciso di cessare di operare su determinate linee non redditizie e di aumentare in misura significativa il prezzo dei biglietti sulle linee rimanenti. Nel contempo, la Grecia ha deciso di sospendere le tariffe scontate riservate in precedenza a studenti, militari, famiglie numerose ecc..
- (93) Inoltre, la Grecia ha affermato che TRAINOSE offre servizi specializzati e di nicchia di carattere turistico su linee provinciali che si caratterizzano esse stesse come attrazioni. Queste linee promuovono una preziosa attività economica locale e ampliano o integrano l'offerta, di importanza cruciale, dell'industria greca del turismo.
- (94) Secondo le stime, il traffico di merci trasportate da TRAINOSE su base annua supera [0-500] milioni di tonnellate, di cui all'incirca [50-100]% sono esportazioni. Di conseguenza, TRAINOSE contribuisce in misura significativa alle attività di esportazione delle aziende manifatturiere greche. Certi prodotti, a causa delle

dimensioni e del tonnellaggio, possono essere trasportati solo mediante ferrovia e l'interruzione dei servizi di trasporto ferroviario comporterebbe gravi conseguenze per la catena logistica in Grecia, con ripercussioni per società come EBZ SA e VIOHALKO SA, e i porti del Pireo e di Salonicco. La privatizzazione del porto del Pireo è stata completata nel 2016, mentre quella del porto di Salonicco era prevista per marzo 2017.

- (95) La ferrovia è un mezzo di trasporto fondamentale per le forze armate greche. I servizi comprendono il trasporto di merci con servizi regolari di linea (carburante, attrezzature militari pesanti) e il trasporto di personale delle forze armate greche in tempo di pace. Le ferrovie e TRAINOSE sono anche elementi essenziali nei piani di trasporto e mobilitazione di massa delle forze armate greche nell'eventualità di una crisi. TRAINOSE svolge un ruolo cruciale nelle esercitazioni di mobilitazione rapida condotte regolarmente per verificare tra l'altro i tempi di reazione. Per tutte queste esigenze, TRAINOSE deve mantenere a disposizione e pronti per l'uso in qualsiasi momento almeno [...] carri merci e [...] autocisterne.
- (96) TRAINOSE è un datore di lavoro diretto e indiretto molto importante in Grecia, dove oltre il 99 % delle imprese sono PMI; conta 655 dipendenti a tempo pieno e ha accumulato un'esperienza e una competenza significative nel settore ferroviario. Il tasso di disoccupazione della Grecia è già uno dei più elevati nell'UE (23 %) e se TRAINOSE cessasse la sua attività, la situazione ovviamente peggiorerebbe ulteriormente.
- (97) Secondo la Grecia, la liquidazione di TRAINOSE avrebbe conseguenze negative anche per i suoi fornitori. EESSTY, l'impresa di manutenzione del materiale rotabile, e OSE, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si troverebbero in grave difficoltà e molto probabilmente fallirebbero. Attualmente EESSTY ha 416 dipendenti e circa il 100 % delle sue entrate annuali deriva dal suo rapporto commerciale con TRAINOSE. OSE occupa 1 595 persone (1 396 dipendenti di OSE e altri 199 di ERGOSE, una controllata di OSE responsabile dello sviluppo e dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria) e i canoni versati da TRAINOSE nel 2015 hanno rappresentato l'86 % delle entrate di OSE per l'accesso alle linee ferroviarie per quell'anno. Anche GAIAOSE, che gestisce il materiale rotabile e il patrimonio immobiliare, ne risentirebbe negativamente. Anche una serie di imprese private, quali fornitori di servizi e appaltatori per servizi di pulizia, ristorazione e biglietteria, spedizionieri ecc., subirebbero ripercussioni molto negative.
- (98) Inoltre, la Grecia ricorda che la costruzione di una rete ferroviaria sicura, moderna e integrata è una delle priorità dell'Unione. Secondo la Grecia, la ferrovia è uno dei mezzi di trasporto più ecocompatibili e sicuri. Di conseguenza, la scelta di lasciare la Grecia sostanzialmente priva di ferrovie sarebbe in contrasto con le iniziative adottate dall'Unione negli ultimi anni per orientare i flussi di traffico verso la ferrovia e migliorare la rete ferroviaria dell'Unione. Il completamento delle opere di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nei prossimi due o tre anni, ivi compresa la costruzione ed elettrificazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità a doppio binario per la maggior parte della rete ferroviaria, garantirà la presenza delle condizioni necessarie per la fornitura di servizi ferroviari più efficienti.
- (99) La Grecia ha affermato che l'approvazione dell'aiuto a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato sarebbe coerente anche con la precedente prassi decisionale della Commissione. Nel 1987, la Commissione aveva approvato l'aiuto sotto forma di riorganizzazione finanziaria di imprese del settore pubblico in Grecia osservando che «nel caso in cui una parte così ampia dell'industria greca dovesse essere posta in liquidazione ne risulterebbero rilevanti conseguenze negative per il successo del programma di austerità» ⁽¹⁾. Nella fattispecie, è indubbio che il fatto di porre in liquidazione TRAINOSE influirebbe negativamente sulla possibilità di ripresa della Grecia. Inoltre, nel 1991 la Commissione ha approvato un aiuto per un programma di riforma in Grecia ⁽²⁾, rilevando che il programma in questione era parte integrante della decisione 91/136/CEE ⁽³⁾ del Consiglio relativa al risanamento dell'economia greca. Allo stesso modo, nella fattispecie, la ristrutturazione del settore ferroviario rientra nell'accordo di finanziamento concluso tra la Grecia e la Troika per la ripresa dell'economia greca.
- (100) Inoltre, la Grecia si è impegnata a intraprendere le seguenti misure al fine di garantire l'ulteriore apertura del mercato ferroviario greco:
- a) entro dicembre 2013 si doveva completare l'istituzione di un'amministrazione aggiudicatrice indipendente per i contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007, non integrata nel ministero dei Trasporti, né nell'Autorità per la sicurezza, né nell'Autorità di regolamentazione delle ferrovie;

⁽¹⁾ Decisione della Commissione 88/167/CEE, del 7 ottobre 1987, relativa ad aiuti del governo greco a favore dell'industria greca in virtù della legge 1386/1983 (GU L 76 del 22.3.1988, pag. 18).

⁽²⁾ Decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato NN 11/91, non pubblicata.

⁽³⁾ Decisione 91/136/CEE del Consiglio, del 4 marzo 1991, relativa ad un prestito comunitario a favore della Repubblica ellenica (GU L 66 del 13.3.1991, pag. 22).

- b) il rinnovo del contratto di servizio pubblico con TRAINOSE per il trasporto di passeggeri era previsto entro la fine di aprile 2014 per un periodo massimo di cinque anni;
 - c) inoltre, i futuri contratti di OSP saranno assegnati dall'amministrazione aggiudicatrice indipendente tramite procedure di gara pubbliche per pacchetti di servizi. A tale proposito, il contratto di OSP sarà suddiviso in pacchetti di servizi, da aggiudicare con diversi contratti, ciascuno di durata non superiore a cinque anni. La Grecia garantisce che ognuno di questi contratti di OSP, alla scadenza, sarà nuovamente offerto in appalto dall'amministrazione aggiudicatrice indipendente. L'adozione del quadro giuridico necessario per gli OSP era prevista nel 2013;
 - d) ai partecipanti alle prime gare per i contratti di OSP saranno comunicate informazioni pertinenti relative al periodo dell'assegnazione diretta dell'obbligo di servizio pubblico a TRAINOSE con un anticipo sufficiente per preparare le offerte su tale base;
 - e) i contratti di locazione concernenti tutto il materiale rotabile utilizzato in tutti i contratti di servizio pubblico saranno sincronizzati in termini di durata e per consentire un'eventuale riassegnazione del materiale rotabile, se necessaria all'atto della modifica dei contratti di servizio pubblico. Il contratto di locazione tra TRAINOSE e lo Stato inizialmente doveva essere sincronizzato con il contratto di OSP quinquennale, con un'opzione aggiuntiva per una proroga fino a un massimo di cinque anni. I contratti dovevano essere aggiudicati a prezzi di mercato.
- (101) Di conseguenza, secondo il parere della Grecia, l'aiuto a favore di TRAINOSE è un elemento importante nell'ambito delle iniziative intraprese dalla Grecia per superare una delle peggiori crisi economiche e finanziarie della sua storia e pertanto si può considerare inteso a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

6. RITIRO DELLA NOTIFICA

- (102) Come indicato nella sezione 3, la Grecia ha ritirato la notifica concernente l'aumento di capitale di 65 milioni di EUR (parte della misura 2) e il trasferimento di cinque terminali da OSE a TRAINOSE (misura 6).
- (103) Ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ⁽¹⁾, lo Stato membro interessato può ritirare la notifica prima che la Commissione abbia adottato una decisione sull'aiuto. Ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589, nei casi in cui la Commissione abbia già avviato il procedimento d'indagine formale, essa provvede a dichiararlo chiuso.
- (104) Poiché la Grecia ha ritirato la notifica e non intende procedere con l'aumento di capitale di 65 milioni di EUR (parte della misura 2) né con il trasferimento dei terminali (misura 6), è opportuno decidere di chiudere il procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato relativamente a tali misure notificate.

7. VALUTAZIONE

7.1. Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato

- (105) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «[...] sono incompatibili con il mercato interno, 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».
- (106) I criteri sanciti all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto, per determinare se la misura in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte:
- a) il beneficiario è un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per cui svolge un'attività economica;
 - b) la misura è finanziata da risorse statali e imputabile allo Stato;
 - c) la misura conferisce un vantaggio economico;
 - d) il vantaggio è selettivo;
 - e) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra Stati membri.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

7.1.1. Attività economica e nozione di impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato

- (107) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve innanzitutto stabilire chi sarà il beneficiario della misura oggetto della valutazione. L'articolo 107, paragrafo 1, del trattato si riferisce al concetto di impresa nel definire il beneficiario dell'aiuto.
- (108) La Commissione ritiene che fornendo servizi di trasporto di passeggeri e merci dietro compenso, TRAINOSE svolga un'attività economica e si debba quindi considerare come un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato per l'intero periodo nel quale le misure di aiuto in questione sono state o saranno concesse.

7.1.2. Misura 1: cancellazione dei debiti

7.1.2.1. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (109) Per costituire un aiuto di Stato, la misura in questione deve essere finanziata con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato ⁽¹⁾.
- (110) OSE procederà alla cancellazione dei debiti sulla base di una decisione ministeriale congiunta a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, della legge greca 3891/2010.
- (111) Nella sentenza *Stardust Marine* ⁽²⁾ la Corte di giustizia ha stabilito che le risorse di un'impresa di diritto privato, le cui azioni sono in maggioranza di proprietà pubblica, costituiscono risorse statali.
- (112) OSE è al 100 % di proprietà dello Stato greco. Quindi, si tratta chiaramente di un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE della Commissione ⁽³⁾. Poiché OSE è un'impresa pubblica, le sue risorse costituiscono risorse statali.
- (113) Per quanto concerne l'imputabilità, nella sentenza *Stardust Marine* la Corte di giustizia ha stabilito inoltre che il fatto che lo Stato o un ente statale sia l'azionista unico o di maggioranza di un'impresa non è sufficiente per constatare che un trasferimento di risorse effettuato da tale impresa sia imputabile ai suoi azionisti pubblici ⁽⁴⁾. Secondo la Corte di giustizia, anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, l'esercizio effettivo di tale controllo nel caso concreto non può essere automaticamente presunto, poiché un'impresa pubblica può agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato.
- (114) La Commissione osserva che la cancellazione dei debiti sarà effettuata da OSE sulla base di una decisione ministeriale congiunta che ordina alla società di cancellare i debiti di TRAINOSE.
- (115) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la cancellazione dei debiti comporti l'impiego di risorse statali, sia decisa dallo Stato greco e ad esso imputabile.

7.1.2.2. Vantaggio economico

- (116) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale ⁽⁵⁾. Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa ⁽⁶⁾.
- (117) Nella fattispecie, la Grecia intende annullare 748,6 milioni di EUR di debiti direttamente connessi alle attività ferroviarie di TRAINOSE. Un operatore ragionevole in un'economia di mercato non cancellerebbe un importo di debiti di una tale entità senza una remunerazione. Sollevando TRAINOSE dall'obbligo giuridico di assicurare il

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione* («*Stardust Marine*»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽²⁾ *Stardust Marine*, punti 51 e seguenti.

⁽³⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

⁽⁴⁾ *Stardust Marine*, punti 51 e seguenti.

⁽⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, *Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41; sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione* («*Stardust Marine*»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 69.

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 2 luglio 1974, *Repubblica Italiana/Commissione delle Comunità europee*, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punto 13.

servizio del debito e infine procedere al suo rimborso, la misura effettivamente fornirà dei fondi aggiuntivi a TRAINOSE che li potrà utilizzare per la sua attività commerciale e/o per investimenti, migliorando i suoi indicatori finanziari, cosa che a sua volta potrebbe ridurre futuri oneri finanziari e/o migliorare l'accesso ai finanziamenti dal mercato. La cancellazione del debito potrebbe pertanto fornire a TRAINOSE un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni di mercato.

- (118) La Grecia ha assertedo che la cancellazione dei debiti di TRAINOSE nei confronti di OSE comporta una compensazione per l'adempimento di un obbligo di servizio pubblico.
- (119) Per quanto concerne la concessione di un vantaggio economico tramite una compensazione dei costi sostenuti per l'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, la Corte ha chiarito nella sentenza *Altmark* che si può escludere la concessione di un vantaggio se ricorrono le quattro condizioni cumulative che seguono ⁽¹⁾:
- a) in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
 - b) in secondo luogo, i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
 - c) in terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole;
 - d) in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare l'offerente in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.
- (120) La Commissione rileva innanzi tutto che dalla Grecia non erano pervenuti atti d'incarico in relazione al periodo in esame (2007-2010). L'articolo 7 della legge greca 674/1970 fa semplicemente riferimento alla possibilità per un operatore di richiedere un accordo finanziario, laddove la gestione di nuove linee o il mantenimento dell'operatività di quelle esistenti siano imposti a titolo obbligatorio e comportino o prolunghino un'attività in perdita. Inoltre, secondo l'articolo 20 della legge greca 674/1970, eventuali perdite derivanti dall'obbligo di fornire servizi a un determinato prezzo devono essere regolamentate da un accordo finanziario. A norma dell'articolo 18 della legge greca 674/1970, tale accordo finanziario disciplina anche le relazioni finanziarie tra l'operatore ferroviario (all'epoca OSE) e lo Stato greco e prevede i termini e le condizioni della compensazione da erogare a titolo di copertura di eventuali perdite per un periodo non superiore a 13 anni dalla ratifica dell'accordo. Come confermato dalla Grecia, l'operatore e lo Stato greco non hanno concluso un simile accordo per il periodo in esame. Ne consegue che TRAINOSE non era incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico definiti in modo chiaro e da compensare durante il periodo in esame, tra il 2007 e il 2010. La misura 1 pertanto non rispetta la prima condizione *Altmark*.
- (121) In secondo luogo, anche se a norma della legge greca 2671/1998 l'operatore ferroviario (all'epoca ancora OSE) fosse stato incaricato dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e della gestione di determinate linee a un dato prezzo, fino al 31 dicembre 2007 gli obblighi dello Stato greco di compensare l'operatore ferroviario erano limitati, come espressamente indicato nell'articolo 9.5 della legge.
- (122) In terzo luogo, la Commissione osserva che i parametri della compensazione non sono stati previamente stabiliti. La compensazione prevista si basa esclusivamente su un calcolo ex post con riferimento a stime finanziarie di TRAINOSE dopo la ristrutturazione. La Commissione conclude pertanto che i parametri in base ai quali è stata calcolata la presunta sottocompensazione non erano previamente stabiliti e che quindi la misura 1 non rispetta neanche la seconda condizione *Altmark*.
- (123) Considerando il carattere cumulativo delle condizioni *Altmark*, non occorre che la Commissione verifichi se le altre due condizioni siano state rispettate nella fattispecie.
- (124) Si conclude pertanto che la decisione della Grecia di cancellare i debiti di TRAINOSE conferisce a tale impresa un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti da 87 a 95.

7.1.2.3. Selettività

- (125) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura di Stato deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Quindi, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato. Poiché va ad esclusivo vantaggio di TRAINOSE e non è disponibile per altre imprese greche nell'ambito di un intervento generale di politica economica, la misura di cancellazione dei debiti è selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.2.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (126) La Commissione deve esaminare se la misura falsi o rischi di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Si presume l'esistenza di una distorsione della concorrenza ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ogniqualvolta lo Stato conceda un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato dove esiste, o potrebbe esistere, una situazione di concorrenza ⁽¹⁾.
- (127) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto ⁽²⁾. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ⁽³⁾.
- (128) Il mercato del trasporto ferroviario di merci nell'UE è stato aperto per la prima volta alla concorrenza sulla rete transeuropea del trasporto merci per ferrovia il 15 marzo 2003, con il primo pacchetto ferroviario ⁽⁴⁾. Il secondo pacchetto ferroviario ha liberalizzato tutto il trasporto internazionale di merci il 1° gennaio 2006 e il trasporto nazionale di merci per ferrovia a partire dal 1° gennaio 2007 ⁽⁵⁾. Tuttavia, numerosi Stati membri avevano liberalizzato unilateralmente i rispettivi mercati nazionali prima di tale data.
- (129) Per quanto concerne il trasporto di passeggeri, con effetto dal 1° gennaio 2010 il terzo pacchetto ferroviario ha aperto il mercato del trasporto internazionale di passeggeri ⁽⁶⁾. Pur riguardando esclusivamente i servizi internazionali, il pacchetto comprende le attività dei beneficiari sulle linee interessate. In ogni caso, come stabilito dalla Corte nella sentenza *Altmark*, il fatto che una società di trasporti operi esclusivamente in uno Stato membro non esclude la possibilità che eventuali aiuti incidano sugli scambi all'interno dell'Unione ⁽⁷⁾. A tale proposito, va notato che dal 1995 diversi Stati membri hanno aperto unilateralmente i rispettivi mercati del trasporto ferroviario di passeggeri e che eventuali vantaggi concessi a una società di trasporto ferroviario in uno Stato membro possono ridurre la possibilità di un concorrente di un altro Stato membro di operare in quel mercato geografico.

⁽¹⁾ Sentenza del Tribunale del 15 giugno 2000, *Alzetta e altri/Commissione*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, punti da 141 a 147.

⁽²⁾ Cfr., in particolare, sentenza della Corte di giustizia del 17 settembre 1980, *Philip Morris/Commissione*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11; sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2001, *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punto 21; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 2004, *Italia/Commissione*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punto 44.

⁽³⁾ Sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, *Het Vlaamse Gewest/Commissione*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁴⁾ Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1), direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26), direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento dell'agenzia) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1), direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44), direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114) e direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164).

⁽⁶⁾ Nel 2007 è stato adottato un terzo pacchetto, che comprende il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1), il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14), la direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44) e la direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

⁽⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti 77-81.

- (130) Nella fattispecie, TRAINOSE offre servizi, anche transfrontalieri, in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto nel mercato interno. Quindi, il vantaggio economico selettivo conferito a TRAINOSE mediante la prevista cancellazione dei debiti rafforza la sua posizione economica, sollevando l'operatore ferroviario dai debiti contratti nel periodo 2007-2010. Di conseguenza, TRAINOSE fornirà servizi di trasporto ferroviario nel mercato interno senza l'onere di tutti i relativi investimenti e/o costi di esercizio sostenuti in passato.
- (131) La Commissione conclude che la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza nel mercato interno e può incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

7.1.2.5. Conclusione

- (132) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la cancellazione dei debiti che la Grecia intende attuare costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.3. Misura 2: aumento di capitale

7.1.3.1. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (133) Come indicato al considerando 109, la misura in questione deve essere finanziata con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (134) L'aumento di capitale è stato finanziato direttamente dal bilancio statale greco e deciso dal Comitato interministeriale per le imprese e le organizzazioni pubbliche, che rappresenta le autorità centrali greche.
- (135) Di conseguenza, l'aumento di capitale ha comportato l'impiego di risorse statali, a sua volta deciso dallo Stato greco e ad esso imputabile.

7.1.3.2. Vantaggio economico

- (136) La Grecia ha asserito che l'aumento di capitale non conferisce un vantaggio economico indebito a TRAINOSE, in quanto qualsiasi investitore privato in una situazione analoga a quella della Grecia avrebbe scelto di effettuare ulteriori investimenti nella società al fine di salvaguardare l'investimento esistente invece di chiedere la liquidazione. La Grecia si attendeva che l'aumento di capitale, inteso alla ristrutturazione di TRAINOSE e seguito dalla sua privatizzazione, avrebbe consentito di recuperare gran parte degli investimenti e di evitare ripercussioni negative per OSE.
- (137) Al fine di stabilire se l'investimento della Grecia conferisca un vantaggio a TRAINOSE, è necessario valutare se, in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni paragonabili che opera alle normali condizioni di un'economia di mercato (principio dell'operatore in un'economia di mercato, «MEO») avrebbe realizzato l'investimento in questione ⁽¹⁾.
- (138) La Grecia ha asserito che la sua decisione di conferire un apporto di capitale a TRAINOSE era intesa ad evitare il collasso dell'unico operatore ferroviario della Grecia ed eventuali ricadute negative sull'economia greca.
- (139) Tuttavia, il criterio dell'operatore in un'economia di mercato dovrebbe essere applicato facendo astrazione da qualsiasi considerazione che derivi esclusivamente dal ruolo dello Stato membro come pubblica autorità (ad esempio, considerazioni di politica sociale, regionale o settoriale) ⁽²⁾. In altre parole, se l'intervento dello Stato è

⁽¹⁾ Cfr., ad esempio, sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1990, Belgio/Commissione (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 29; sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, Italia/Commissione (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punti 18 e 19; sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, Cityflyer Express/Commissione, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 51; sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione, cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punto 104; sentenza del Tribunale del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, cause riunite T-228/99 e T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

⁽²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punti 79, 80 e 81; sentenza della Corte di giustizia del 10 luglio 1986, Regno del Belgio/Commissione, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, punto 14; sentenza della Corte di giustizia del 10 luglio 1986, Regno del Belgio/Commissione, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305, punto 13; sentenza della Corte di giustizia del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, cause riunite da C-278/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 22; sentenza della Corte di giustizia del 28 gennaio 2003, Germania/Commissione, C-334/99, ECLI:EU:C:2003:55, punto 134; sentenza del Tribunale del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, cause riunite T-228/99 e T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; sentenza del Tribunale del 24 settembre 2008, Kahla Thüringen Porzellan/Commissione, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395; sentenza del Tribunale del 17 ottobre 2002, Linde/Commissione, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

mosso da motivi di pubblico interesse, ad esempio motivi di sviluppo sociale o regionale tali da aumentare le perdite o ridurre i profitti della holding, il comportamento dello Stato, pur essendo razionale da una prospettiva di pubblico interesse, può al tempo stesso comprendere considerazioni di cui gli operatori in un'economia di mercato normalmente non terrebbero conto, o che addirittura rifiuterebbero, se riducono il rendimento atteso per la holding. La Commissione ritiene pertanto che, ai fini dell'applicazione del criterio dell'operatore in un'economia di mercato all'aumento di capitale, occorra ignorare le ricadute negative sull'economia greca o il fatto che TRAINOSE sia l'unico operatore ferroviario della Grecia.

- (140) La Grecia ha affermato inoltre che già nel 2009 si prevedeva di ristrutturare TRAINOSE in vista della privatizzazione, e pertanto esisteva la prospettiva di un rendimento accettabile del capitale conferito entro un lasso di tempo ragionevole. La Grecia ha anche sottolineato che temporanei rendimenti inferiori sarebbero accettabili per un investitore esistente.
- (141) Per stabilire se l'intervento dello Stato sia conforme alle condizioni di mercato, occorre effettuare una valutazione ex ante, tenendo conto delle informazioni disponibili alla data in cui l'intervento è stato deciso ⁽¹⁾. Infatti, qualsiasi investitore privato accorto operante in un'economia di mercato svolge solitamente una propria valutazione ex ante della strategia e delle prospettive finanziarie di un progetto ⁽²⁾. Non è sufficiente basarsi su valutazioni economiche operate successivamente contenenti una constatazione retrospettiva dell'effettiva redditività dell'investimento realizzato dallo Stato membro ⁽³⁾.
- (142) Una valutazione economica basata su una metodologia comunemente accettata ⁽⁴⁾ deve fondarsi su dati obiettivi, verificabili e affidabili ⁽⁵⁾, che dovrebbero essere sufficientemente dettagliati e dovrebbero riflettere la situazione economica nel momento in cui l'operazione è stata decisa, tenendo conto del livello di rischio e delle aspettative future. Un metodo ampiamente accettato per determinare il rendimento (annuo) degli investimenti consiste nel calcolare il tasso interno di rendimento (TRI) ⁽⁶⁾. Si può altresì valutare la decisione di investimento col metodo del valore attuale netto (VAN) ⁽⁷⁾, che nella maggior parte dei casi produce risultati equivalenti al TRI.
- (143) Prima che il Comitato interministeriale per le imprese e le organizzazioni pubbliche nel 2009 prendesse la decisione di conferire un apporto di capitale di 60 milioni di EUR, la Grecia non ha effettuato una valutazione del rendimento atteso, utilizzando una metodologia comunemente accettata o qualsivoglia altra metodologia. La Grecia non ha fornito prove fattuali di una futura redditività per l'azionista a sostegno della decisione di conferire capitale a TRAINOSE. Non esistono documenti che illustrino o calcolino la remunerazione del capitale per l'azionista di TRAINOSE o un aumento del valore della partecipazione azionaria della Grecia a seguito del conferimento di capitale. La Commissione osserva che le previsioni di utili e perdite di TRAINOSE si limitano a indicare un ritorno alla redditività atteso a partire dal 2011; e anche la redditività cumulata prevista fino al 2013 (14 milioni di EUR) è insufficiente per compensare le perdite attese di TRAINOSE nel 2011 (- 165 milioni di EUR).
- (144) Inoltre, la Grecia non ha valutato le prospettive di privatizzazione di TRAINOSE, né ha quantificato i proventi attesi della privatizzazione. La Commissione rileva che nel momento in cui è stato deciso irrevocabilmente l'aumento di capitale (ossia nel 2009), è possibile che la privatizzazione della società fosse solo vagamente pianificata, ma non era ancora stato pubblicato un mandato di privatizzazione, né erano state presentate offerte con valore di impegno e non era ancora chiaro se la privatizzazione avrebbe avuto un esito positivo. TRAINOSE è stata inserita nel programma di privatizzazioni della Grecia solo nel 2010 ⁽⁸⁾, e la Grecia ha effettivamente deciso di procedere con la privatizzazione della società solo nel 2013 ⁽⁹⁾. In ogni caso, nessun investitore ha presentato un'offerta con valore di impegno e il processo di privatizzazione ha dovuto essere nuovamente avviato nel 2016, in vista di una privatizzazione attesa nel 2017.
- (145) Per valutare se un'operazione è conforme alle condizioni di mercato è opportuno prendere in considerazione il fatto che l'ente pubblico interessato ha avuto una precedente esposizione economica nei confronti di un'impresa ⁽¹⁰⁾. Ai fini del criterio dell'operatore in un'economia di mercato, la precedente esposizione deve essere

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punti 83, 84, 85 e 105; sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punti 71 e 72; sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, Cityflyer Express/Commissione, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 76.

⁽²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punti da 82 a 85 e 105.

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punto 85.

⁽⁴⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 29 marzo 2007, Scott/Commissione, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, punto 134, e sentenza della Corte di giustizia del 16 dicembre 2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, punto 39.

⁽⁵⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 16 settembre 2004, Valmont Nederland BV/Commissione, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, punto 71.

⁽⁶⁾ Il TRI non si basa sugli utili contabili di un determinato anno, ma tiene conto dei flussi di cassa futuri che l'investitore si aspetta di ricevere nel corso dell'intera durata dell'investimento. È definito come il tasso di attualizzazione per il quale il valore attuale netto dell'insieme dei flussi di cassa è pari a zero.

⁽⁷⁾ Il VAN è la differenza tra i flussi di cassa positivi e negativi nel corso della durata dell'investimento, attualizzati al tasso di rendimento adeguato (il costo del capitale).

⁽⁸⁾ Cfr. considerando 14.

⁽⁹⁾ Cfr. considerando 15.

⁽¹⁰⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 3 aprile 2014, ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, punti da 29 a 37.

considerata nel quadro di scenari controfattuali. Ad esempio, nel caso di un intervento di capitale o di debito in un'impresa pubblica in difficoltà, il rendimento previsto di tale investimento dovrebbe essere confrontato con il rendimento previsto nello scenario controfattuale della liquidazione della società. Nel caso in cui la liquidazione fornisca maggiori guadagni o perdite inferiori, un operatore in un'economia di mercato prudente sceglierebbe tale opzione ⁽¹⁾.

- (146) Prima dell'aumento di capitale la Grecia non aveva valutato i possibili proventi di un'ipotetica liquidazione di TRAINOSE. La Commissione osserva che al 31 dicembre 2008 il valore contabile dell'attivo di TRAINOSE ammontava a 104 milioni di EUR, mentre il valore del passivo ammontava a 376 milioni di EUR. Quindi, è probabile che la Grecia in quanto azionista di TRAINOSE in un ipotetico scenario di liquidazione non avrebbe beneficiato di alcun rendimento. Come corollario, le passività della Grecia si sarebbero limitate per legge alla perdita delle sue partecipazioni, senza ulteriori investimenti nella società.
- (147) A prescindere dalla pressione sociale e politica che deriverebbe da una decisione di consentire a TRAINOSE di entrare in liquidazione, la Commissione resta del parere che i costi per un operatore in un'economia di mercato in una simile situazione sarebbero pari a zero, poiché lo Stato greco è l'unico azionista di TRAINOSE. In simili circostanze, l'aumento di capitale potrebbe solo comportare una perdita per lo Stato greco, alla quale un operatore in un'economia di mercato non avrebbe acconsentito.
- (148) La Commissione ritiene pertanto che la decisione di aumentare il capitale di TRAINOSE di 60 milioni di EUR abbia conferito a TRAINOSE un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in normali condizioni di mercato.

7.1.3.3. Selettività

- (149) Poiché era a esclusivo vantaggio di TRAINOSE e non rientrava in una più ampia misura di politica economica generale a favore delle imprese greche, l'aumento di capitale è da considerarsi selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.3.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (150) Per i motivi esposti nella sezione 7.1.2.4, l'aumento di capitale ha falsato o minacciato di falsare la concorrenza nel mercato interno e poteva anche incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

7.1.3.5. Conclusione

- (151) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'aumento di capitale di 60 milioni di EUR attuato nel 2009 costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.4. Misura 3: sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013

7.1.4.1. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (152) Poiché le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013 erano erogate direttamente a valere sul bilancio dello Stato greco, la misura comporta l'impiego di risorse statali, è decisa dallo Stato e pertanto ad esso imputabile.

7.1.4.2. Vantaggio economico

- (153) La Grecia ha asserito che le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo 2011-2013 comprendono una compensazione per l'assolvimento di un obbligo di servizio pubblico.
- (154) Con riferimento alle indicazioni fornite dalla Corte di giustizia nella sentenza *Altmark* ⁽²⁾, la Commissione osserva che il contratto di OSP per il periodo 2011-2013 non era stato assegnato nell'ambito di una procedura di appalto pubblico.

⁽¹⁾ Cfr., a questo proposito, la sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, *Alitalia/Commissione*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, o la sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 2013, *Frucona/Commissione*, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, punti 79 e 80.

⁽²⁾ Cfr. considerando 119.

- (155) Quando l'obbligo di servizio pubblico non è stabilito mediante una procedura di gara, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.
- (156) La Commissione osserva che nel 2011, quando è stato concluso il contratto di OSP, TRAINOSE era in difficoltà finanziarie e i costi a suo carico non avrebbero potuto essere considerati costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste. La compensazione degli OSP per il periodo dal 2011 al 2013 era basata su stime contenute nel piano di ristrutturazione di TRAINOSE, senza una valutazione controfattuale dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste. La Commissione ritiene pertanto che questo criterio non sia stato rispettato.
- (157) Considerando il carattere cumulativo delle condizioni *Altmark*, non occorre che la Commissione verifichi se le altre tre condizioni siano state rispettate nella fattispecie.
- (158) Si conclude pertanto che le sovvenzioni fornite a TRAINOSE nel periodo dal 2011 al 2013 conferiscono un vantaggio economico a TRAINOSE ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.4.3. Selettività

- (159) Poiché erano esclusivamente a disposizione di TRAINOSE e a suo vantaggio, le sovvenzioni annuali fornite nel periodo 2011-2013 erano selettive ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.4.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (160) Per i motivi esposti nella sezione 7.1.2.4, le sovvenzioni hanno falsato o minacciato di falsare la concorrenza nel mercato interno e potevano anche incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

7.1.4.5. Conclusione

- (161) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che le sovvenzioni annuali concesse dalla Grecia nel periodo 2011-2013 costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.5. Misura 4: trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico

7.1.5.1. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (162) Il programma di trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE trae origine dalla legge greca 3891/2010 e prevede il trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico, quali ministeri o comuni, che li remunerano con le rispettive risorse pubbliche.
- (163) Di conseguenza, la misura comporta l'impiego di risorse statali, è decisa dallo Stato greco e ad esso imputabile.

7.1.5.2. Vantaggio economico

- (164) Secondo la Grecia, la riduzione della forza lavoro mediante il trasferimento di dipendenti non conferisce alcun vantaggio a TRAINOSE, poiché si deve considerare come una compensazione una tantum per lo svantaggio strutturale che TRAINOSE continua a subire in relazione ai restanti dipendenti.
- (165) In alternativa, per quantificare il possibile vantaggio derivante dal trasferimento dei dipendenti, la Grecia ha fornito uno studio preparato da un consulente. Secondo lo studio, il vantaggio è pari alla differenza tra i «normali costi» di un ipotetico piano di pensionamento volontario a carico di una società privata e i costi di un ipotetico piano di pensionamento volontario per i dipendenti di TRAINOSE, (120 milioni di EUR). Tuttavia, la Grecia sostiene che dai costi dell'ipotetico piano di pensionamento volontario si dovrebbero dedurre i «costi anomali» a carico della società a causa dello status di parastatali dei dipendenti di TRAINOSE, sia quelli trasferiti sia i restanti 904 dipendenti. Secondo la Grecia, il vantaggio «reale» derivante dal trasferimento dei dipendenti ammonta a 37 milioni di EUR.

- (166) La Commissione osserva che qualora la situazione finanziaria di un'impresa migliori grazie all'intervento dello Stato a condizioni diverse dalle normali condizioni di mercato, è presente un vantaggio ⁽¹⁾. A tale proposito, ai fini della nozione di aiuto di Stato non è solo rilevante la concessione di vantaggi economici positivi, ma può costituire un vantaggio anche un intervento che allevii gli oneri economici, ivi compresa qualsiasi riduzione degli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ⁽²⁾. Occorre valutare se la situazione finanziaria dell'impresa, a seguito della misura statale, sia migliorata rispetto alla situazione finanziaria che si sarebbe presentata se non fosse stata presa la misura ⁽³⁾.
- (167) Occorre quindi valutare se il trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE sia inteso ad alleviare uno svantaggio strutturale che TRAINOSE continuerebbe a subire in assenza di quella particolare misura.
- (168) La Commissione osserva che TRAINOSE si trovava in una situazione di esubero di personale. In normali condizioni di mercato, un'impresa istituirebbe un piano di pensionamento volontario per incoraggiare il personale a ritirarsi. Come affermato dalla Grecia, TRAINOSE tuttavia non disponeva dei fondi necessari a tale scopo, e di conseguenza il governo greco ha istituito il programma di trasferimento dei dipendenti presso altri datori di lavoro del settore pubblico.
- (169) Allo stesso modo, non può essere accettato l'argomento che la misura non conferisca un vantaggio a TRAINOSE in quanto si tratta di una compensazione per un determinato svantaggio che l'impresa ha ereditato dagli obblighi derivanti da precedenti contratti collettivi di lavoro. Il trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE ha avuto l'effetto di ridurre i costi del personale che TRAINOSE avrebbe dovuto sostenere e che costituiscono normali costi a carico di un'impresa, anche se sorti in conseguenza del particolare status dei dipendenti di TRAINOSE e più elevati di quelli relativi a dipendenti che non godevano di uno status analogo ⁽⁴⁾.
- (170) Inoltre, i vantaggi finanziari derivanti a TRAINOSE dalla riduzione del costo del personale in virtù del trasferimento di alcuni dei suoi dipendenti presso altri datori di lavoro del settore pubblico non si possono paragonare ai presunti svantaggi derivanti dallo status di parastatali dei dipendenti di TRAINOSE a norma dei contratti collettivi.
- (171) Per rispondere agli argomenti invocati dalla Grecia per quanto concerne i presunti svantaggi dovuti allo status di parastatali dei dipendenti di TRAINOSE si possono fare tre considerazioni. Primo, TRAINOSE, a seguito della completa apertura del mercato ferroviario greco alla concorrenza, disponeva e continua a disporre di personale qualificato e competente, senza il quale non avrebbe potuto mantenere la propria posizione di mercato. Secondo, come precisato dalla Grecia, a norma del nuovo contratto collettivo di lavoro, numerosi privilegi dei dipendenti di TRAINOSE sono stati aboliti e sono state prese misure per ridurre il costo del personale esistente di TRAINOSE. Terzo, attualmente in Grecia non sono attivi altri operatori ferroviari e il confronto generale effettuato dalla Grecia con altri dipendenti del settore privato con un'esperienza lavorativa analoga non si può considerare un riferimento valido, in considerazione della specificità del personale di TRAINOSE.
- (172) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, i costi relativi ai vantaggi derivanti dalla legislazione precedente sembrano essere normali costi a carico di un'impresa. Di conseguenza, lo sgravio da tali costi mediante il trasferimento dei dipendenti favorisce TRAINOSE ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.5.3. Selettività

- (173) Il trasferimento dei dipendenti ha avvantaggiato solo TRAINOSE e pertanto è selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.5.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (174) Per i motivi esposti nella sezione 7.1.2.4, il trasferimento dei dipendenti ha falsato o minacciato di falsare la concorrenza nel mercato interno e poteva anche incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, SFEI e altri, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, Spagna/Commissione, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

⁽²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 15 marzo 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punto 13; sentenza della Corte di giustizia del 19 settembre 2000, Germania/Commissione, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punto 25; sentenza della Corte di giustizia del 19 maggio 1999, Italia/Commissione, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, punto 15; sentenza della Corte di giustizia del 3 marzo 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36.

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 2 luglio 1974, Italia/Commissione, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punto 13.

⁽⁴⁾ Decisione 2012/540/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, relativa all'aiuto di Stato C 25/08 (ex NN 23/08) riforma del sistema di finanziamento delle pensioni dei funzionari statali dipendenti di France Télécom (GU L 279 del 12.10.2012, pag. 1); confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 26 ottobre 2016 nella causa C-211/15 P, Orange (France Télécom)/Commissione, ECLI:EU:C:2016:798, e dalla sentenza della Corte di giustizia del 22 ottobre 2014 nella causa C-620/13 P, BT plc/Commissione, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Conclusione

- (175) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico tra il 2011 e il 2013 costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.6. Misura 5: accordi sul livello dei servizi tra TRAINOSE e OSE

7.1.6.1. Vantaggio economico

- (176) Come affermato nella sezione 3.5.5, nella decisione di avvio la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che gli accordi sul livello dei servizi conclusi tra TRAINOSE e OSE fossero stati stipulati a condizioni di mercato.
- (177) In risposta alla decisione di avvio, la Grecia ha fornito ulteriori chiarimenti sul metodo adottato per stabilire i canoni per i servizi specificati nei vari accordi tra TRAINOSE e OSE. Come indicato al punto 72, la Grecia ha asserito che, in linea con le raccomandazioni della Troika, gli accordi sul livello dei servizi sono stati stipulati a condizioni di mercato e pertanto non hanno conferito alcun vantaggio economico a TRAINOSE.
- (178) Occorre quindi verificare se i termini e le condizioni degli accordi sul livello dei servizi conclusi tra TRAINOSE e OSE abbiano fornito a TRAINOSE un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in normali condizioni di mercato ⁽¹⁾. A tale scopo, la Commissione deve valutare se un ipotetico operatore in un'economia di mercato («MEO») in una situazione analoga a quella di OSE, tenuto conto delle informazioni disponibili, delle condizioni di mercato prevalenti in quel momento e degli sviluppi prevedibili, avrebbe concluso l'accordo sul livello dei servizi in questione ai medesimi termini e condizioni ⁽²⁾.
- (179) Gli accordi sul livello dei servizi non sono stati conclusi attraverso una procedura di selezione concorrenziale, trasparente, non discriminatoria e incondizionata, che avrebbe costituito una prova diretta e specifica della conformità alle condizioni di mercato. La Troika ha raccomandato la stipulazione di accordi sul livello dei servizi per formalizzare le relazioni commerciali già esistenti con OSE, che all'epoca non era soltanto il gestore dell'infrastruttura, ma anche il fornitore del materiale rotabile e dei servizi di manutenzione e di formazione del personale, nonché di uffici e autobus a TRAINOSE. Alla data della conclusione degli accordi sul livello dei servizi, TRAINOSE era l'unico operatore ferroviario presente in Grecia e dipendeva anche da molti dei servizi offerti da OSE.
- (180) Il fatto che gli accordi sul livello dei servizi non siano stati conclusi mediante una procedura di gara non significa che non siano conformi alle condizioni di mercato ⁽³⁾. In assenza di una procedura di selezione, per stabilire se è conforme alle condizioni di mercato, l'accordo sul livello dei servizi può essere valutato alla luce delle condizioni alle quali si sono svolte operazioni analoghe effettuate da operatori privati in situazioni analoghe (benchmarking) ⁽⁴⁾.
- (181) Per individuare un parametro di riferimento adeguato, è necessario prestare particolare attenzione al tipo di operatore, al tipo di operazione e al mercato (o ai mercati) in questione. Nel caso in cui si siano verificati significativi sviluppi economici, anche la tempistica delle operazioni è particolarmente importante. Se del caso, può essere necessario adeguare i parametri di riferimento di mercato disponibili in funzione delle caratteristiche specifiche dell'intervento dello Stato ⁽⁵⁾. Spesso la comparazione parametrica (benchmarking) non si basa su un valore di riferimento preciso, ma su una gamma di possibili valori, valutando un insieme di operazioni comparabili.

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, SFEI e altri, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, Spagna/Commissione, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), punto 74; Sentenza del Tribunale del 28 febbraio 2012, Land Burgenland e Austria/Commissione, cause riunite T-268/08 e T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90; causa T-274/01, Valmont/Commissione, ECLI:EU:T:2004:266, punto 45; causa C-290/07 P, Commissione/Scott, ECLI:EU:C:2010:480, punto 68; cause riunite T-228/99 e T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, ECLI:EU:T:2003:57, punto 246 e giurisprudenza ivi citata. Sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punti 83, 84, 85 e 105; sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punti 71 e 72; sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, Cityflyer Express/Commissione, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 76.

⁽³⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 12 giugno 2014, Sarc/Commissione, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, punto 98.

⁽⁴⁾ Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), punto 97.

⁽⁵⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, cause riunite T-228/99 e T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, punto 251.

a) *Accordo sul livello dei servizi concernente la manutenzione di materiale rotabile*

- (182) La Commissione osserva che il prezzo per i servizi di manutenzione del materiale rotabile era stato stabilito in funzione dei costi di materiali e pezzi di ricambio, dei costi del personale addetto alla manutenzione e dei costi amministrativi pertinenti. Di conseguenza, il prezzo indicato nell'accordo sul livello dei servizi copriva tutti i costi relativi ai servizi di manutenzione forniti da OSE, compreso anche un contributo ai costi amministrativi pertinenti.
- (183) Il principale fattore di costo per la fornitura di servizi di manutenzione è il costo del personale addetto. AMEL, la società responsabile del funzionamento della metropolitana di Atene fino al 2010, era l'unica società presente in Grecia che si potesse confrontare con OSE, tenendo conto della natura dei servizi forniti e dell'ambiente di mercato prevalente. Prima di concludere l'accordo sul livello dei servizi, OSE pagava al proprio personale addetto alla manutenzione uno stipendio medio di [25 000-50 000] EUR all'anno, o [20-40] EUR all'ora. La Commissione osserva che al momento della stipulazione dell'accordo sul livello dei servizi la retribuzione annuale dei tecnici di manutenzione di AMEL andava da [25 000-50 000] EUR a [25 000-50 000] EUR, a seconda dell'esperienza e degli anni di impiego presso l'azienda, e la retribuzione annuale media dei tecnici addetti alla manutenzione di AMEL risultava pari a [25 000-50 000] EUR. Di conseguenza, lo stipendio medio del personale addetto alla manutenzione di OSE era paragonabile a quello dei tecnici di manutenzione di AMEL.
- (184) La Commissione rileva che dopo l'entrata in vigore della legge 3899/2010, i costi del personale addetto alla manutenzione di OSE si sono ulteriormente ridotti di [0-5] EUR all'ora, mentre l'accordo con TRAINOSE non è stato adeguato. Di conseguenza, l'utile per OSE è aumentato di [0-5] EUR per ora di manutenzione, contribuendo ulteriormente al margine di rendimento di [0-10] % realizzato da OSE con un approccio guidato dal mercato.
- (185) La Commissione osserva inoltre che la durata dell'accordo sul livello dei servizi era di due anni, con possibile proroga di un anno. L'accordo prevedeva anche sanzioni per eventuali ritardi nella consegna del materiale rotabile e nei casi di ritardato pagamento. Si evince quindi che l'accordo sul livello dei servizi è stato concordato tenendo in considerazione gli interessi commerciali delle parti e non sembra costituire uno strumento dissimulato per utilizzare OSE come veicolo per conferire a TRAINOSE un vantaggio indebito rispetto alle condizioni di mercato.
- (186) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, si può ritenere che un ipotetico operatore in un'economia di mercato avrebbe concluso l'accordo sul livello dei servizi concernente la manutenzione di materiale rotabile, che pertanto non ha conferito un vantaggio economico indebito a TRAINOSE.

b) *SLA concernente la locazione di materiale rotabile*

- (187) La Commissione osserva che i canoni di locazione del materiale rotabile indicati nell'accordo sul livello dei servizi si basano sull'ammortamento annuale e sui costi di finanziamento di tale materiale rotabile. Il fattore di ammortamento, rispecchiando il mix finanziario, corrispondeva al [...] del valore finanziato da risorse proprie della società e al [...] del valore finanziato mediante prestiti.
- (188) La Commissione rileva che il fattore di ammortamento è pienamente conforme alle norme contabili per competenza applicate dalle società per azioni greche e che i bilanci di OSE erano verificati ogni anno da un revisore esterno certificato. Inoltre, poiché i bilanci di OSE si basavano sui principi internazionali d'informativa finanziaria (IFRS), il valore del materiale rotabile riportato nel registro dell'attivo di OSE corrisponde al suo valore di mercato.
- (189) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che l'accordo sul livello dei servizi concernente la locazione di materiale rotabile sia stato concluso a condizioni di mercato e pertanto non conferisca a TRAINOSE un vantaggio economico indebito.

c) *SLA concernente la formazione del personale*

- (190) La Commissione osserva che, prima di definire l'accordo sul livello dei servizi concernente la formazione del personale, TRAINOSE ha tentato di confrontare il costo orario della formazione applicato da altri fornitori di servizi di formazione in Grecia. Poiché OSE è l'unico fornitore di corsi di formazione tecnici per macchinisti e su altri argomenti attinenti alle ferrovie, non si è trattato di un confronto diretto.
- (191) Come indicato al considerando 79, LAEK e IEKEM TEE sono stati scelti per il confronto in considerazione dei servizi di formazione che forniscono. Il costo orario della formazione oscilla tra [0-20] EUR e [20-40] EUR per i servizi forniti da LAEK, e tra [0-15] EUR e [50-70] EUR per i servizi forniti da IEKEM TEE.

- (192) Secondo la Commissione, i costi della formazione negoziati tra OSE e TRAINOSE rientravano nei prezzi di mercato e pertanto l'accordo sul livello dei servizi concernente la formazione del personale è stato concluso a condizioni di mercato e non conferisce un vantaggio indebito a TRAINOSE. Il costo della formazione è in funzione del numero totale di ore di formazione erogate nel programma di formazione, del numero di partecipanti al programma (minimo cinque (5) persone), e del costo orario medio del programma per partecipante, a seconda del numero di partecipanti, come segue:

Numero di partecipanti	Costo orario medio in EUR
$5 \leq X \leq 10$	[20-40]
$10 \leq X \leq 15$	[20-40]
$15 < X$	[0-20]

d) *Accordo sul livello dei servizi concernente l'affitto di uffici*

- (193) Il canone mensile indicato nell'accordo sul livello dei servizi concluso nel 2011 concernente l'affitto di uffici è stato stabilito sulla base di una relazione fornita da un perito immobiliare indipendente alla fine del 2005 e aggiornata da GAIAOSE per tenere conto dello stato corrente dell'edificio e delle aree circostanti e delle condizioni di mercato prevalenti.
- (194) Alla fine del 2005, il valore stimato di locazione degli uffici ammontava a [10-20] EUR per m². L'immobile in cui si trovano gli uffici affittati è stato costruito nel 1972 e non è conforme agli standard delle moderne infrastrutture per uffici, considerando che mancano *open space* e la percentuale di zone comuni è molto elevata (30 %). L'edificio stesso è in condizioni mediocri, mentre negli ultimi anni la situazione dell'area circostante si è deteriorata, anche con l'aumento della criminalità.
- (195) La Commissione rileva che all'epoca dell'accordo sul livello dei servizi concernente l'affitto di uffici, la domanda di spazi per uffici era scesa del 30 %, tra la fine del 2005 e febbraio 2011, a causa della crisi economica, con una conseguente riduzione degli affitti. Quanto precede è confermato dalla relazione di mercato di un perito indipendente privato, Eurobank Properties Services, che situa i canoni di mercato per immobili con caratteristiche simili nell'area dove si trovavano gli uffici in una fascia tra 11 e 14 EUR per m² nel luglio 2010, con una riduzione del 20 % rispetto al 2009.
- (196) Tenendo conto dei fattori citati ai punti 193 e 194, il canone mensile è stato adeguato da [10-20] EUR per m² nel 2005 a [0-10] EUR per m² nel 2011. Questo adeguamento ha comportato una riduzione del [20-40] %, che corrisponde all'incirca alla riduzione dei prezzi nell'area interessata e allo stato dell'edificio affittato⁽¹⁾. Oltre a versare il canone di base, TRAINOSE era obbligata a coprire tutti i costi relativi agli uffici, quali manutenzione, energia, imposte e tasse ecc.
- (197) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che l'accordo sul livello dei servizi concernente l'affitto di uffici sia stato concluso a condizioni di mercato e pertanto non conferisca a TRAINOSE un vantaggio economico indebito.

e) *Accordo sul livello dei servizi concernente il noleggio di autobus*

- (198) La Commissione osserva che i canoni di noleggio per gli autobus e altri veicoli indicati nel relativo accordo sul livello dei servizi si basavano sul valore di mercato di ciascun veicolo al 1° gennaio 2001, rettificato in base all'ammortamento annuale. Il valore di mercato dei veicoli e l'ammortamento annuale erano stimati dagli stessi fornitori dei veicoli.
- (199) Sulla base di quanto sopra, la Commissione ritiene che l'accordo sul livello dei servizi concernente il noleggio di autobus sia stato concluso a condizioni di mercato e pertanto non conferisca a TRAINOSE un vantaggio economico indebito.

f) *Conclusione*

- (200) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che gli accordi sul livello dei servizi non hanno conferito alcun vantaggio economico indebito a TRAINOSE.

⁽¹⁾ Cfr. Bank of Greece, The real estate market: developments and prospect, Annual Report 2010 (aprile 2011). https://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/Governor%27s_AnnualReport2010,April2011ChapterV,S,ection2.pdf

- (201) In considerazione del fatto che le condizioni necessarie per determinare l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulative, l'assenza di una di esse è decisiva. Non è pertanto necessario valutare se la misura 5 soddisfa le altre condizioni dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (202) La Commissione conclude quindi che la misura 5 non configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.2. Legittimità dell'aiuto

- (203) A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri sono tenuti a informare la Commissione in merito a eventuali progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato abbia condotto a una decisione finale.
- (204) La Commissione osserva che la misura 1 non è ancora stata attuata e che la sua attuazione è soggetta alla presente decisione. Poiché la misura 1 non è ancora stata attuata, la Commissione ritiene che la Grecia abbia rispettato l'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ⁽¹⁾.
- (205) La Commissione rileva che le misure 2, 3 e 4 sono state attuate nel periodo 2011-2013. Poiché gli aiuti concessi tramite tali misure non erano stati preventivamente approvati dalla Commissione, la Grecia non ha rispettato l'obbligo di sospensione ad essa incombente a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato e le misure 2, 3 e 4 costituiscono pertanto un aiuto di Stato illegale.

7.3. Compatibilità dell'aiuto

- (206) Poiché le misure 1, 2, 3 e 4 configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione deve valutare se tale aiuto si possa considerare compatibile con il mercato interno.
- (207) Alla luce delle circostanze molto specifiche del caso in esame e dell'economia greca, la Grecia ha asserito che l'aiuto in questione si può considerare compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato, in ragione del fatto che intende porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.
- (208) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato «*Possono considerarsi compatibili con il mercato interno: [...] gli aiuti destinati [...] a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro; [...]*».
- (209) Come per qualsiasi deroga al divieto di aiuti di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tale disposizione deve essere interpretata e applicata in modo restrittivo. Ai fini di una simile applicazione rigorosa occorre tenere conto, in particolare, della natura e dell'oggettiva gravità del turbamento dell'economia dello Stato membro interessato, da un lato, e dell'adeguatezza, necessità e proporzionalità dell'aiuto inteso a porvi rimedio, dall'altro, tenendo in considerazione nel contempo la possibile importanza sistemica e la posizione del beneficiario e del settore interessato, così come la prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri.

7.3.1. La situazione economica in Grecia

- (210) La situazione economica della Grecia è oggettivamente caratterizzata da una crisi profonda e prolungata che non trova precedenti. Nel 2016 la Grecia ha vissuto il nono anno consecutivo di una recessione che si è fatta particolarmente sentire nel 2009, 2010, 2011 e 2012 (con un calo del PIL reale rispettivamente del 3,1 %, 4,9 %, 7,1 % e 6 %). Nel periodo 2008-2016, la contrazione del PIL è stata superiore al 25 %. Il picco del debito pubblico lordo della Grecia era atteso nel 2016, al 179,7 % del PIL. Il tasso di disoccupazione in Grecia era in media del 24,9 %, e in alcune regioni fino al 30,7 %, contro una media del 9,4 % nell'UE-28. Lo Stato greco non ha praticamente nessuna possibilità di accedere ai mercati finanziari e le finanze pubbliche dipendono ancora dall'erogazione di nuove tranches di prestiti pianificati, peraltro ancora in discussione, da parte dell'Eurogruppo e di altri creditori internazionali. Di conseguenza, a giugno 2017 l'economia della Grecia resta ancora fortemente esposta a incertezze e shock.
- (211) Come rilevato dalla Commissione nella decisione del 20 dicembre 2011 che applica l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del trattato a misure per porre rimedio alla situazione della Grecia ⁽²⁾, la portata e la durata della contrazione dell'economia della Grecia vanno ben al di là delle difficoltà affrontate dalle economie degli Stati membri nel contesto del normale ciclo economico, nel quale i rallentamenti devono essere accettati come parte del normale modello di crescita e sviluppo.

⁽¹⁾ Sentenza del Tribunale del 14 gennaio 2004, Fleuren Compost/Commissione, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽²⁾ SA.34044 (2011/N)*EL*Proroga del regime temporaneo greco di garanzia dei prestiti (GU C 29 del 2.2.2012, pag. 4).

- (212) Gli effetti eccezionali della crisi e il ruolo degli aiuti di Stato concessi ai fornitori di servizi energetici con posizioni di primo piano sul mercato greco per affrontarli o porvi rimedio sono stati riconosciuti anche dalla Commissione nel 2013 e 2014 ⁽¹⁾. Inoltre, la Commissione ritiene che la proroga fino al 30 giugno 2017 delle misure di aiuto a sostegno del settore finanziario greco siano necessarie per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia greca, in applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del trattato ⁽²⁾. Le conclusioni concernenti la situazione dell'economia greca dal dicembre 2011 restano tuttora valide ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.
- (213) La Commissione concorda con la Grecia che questa situazione ha influito sul settore ferroviario greco, provocando una serie di ripercussioni negative, quali il calo della domanda di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci a causa della chiusura di alcune imprese e dell'impossibilità di altre di effettuare i pagamenti dovuti (ad esempio Hellenic Sugar Industry, «HSI»), la riduzione dell'attività economica in determinate zone e la possibile liquidazione di TRAINOSE. La Commissione osserva che tra il 2008 e il 2012 il numero di passeggeri-chilometro è diminuito del 49 % e il traffico di merci in tonnellate-chilometro è diminuito del 64 %.
- (214) L'interruzione dell'attività di TRAINOSE comporterebbe pesanti difficoltà per la rete di trasporto pubblico in generale e per le reti urbane di Atene (8 milioni di passeggeri all'anno), Salonicco e Patrasso in particolare. L'importanza di TRAINOSE in quanto unico fornitore di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci in Grecia si è evidenziata al culmine della crisi dei rifugiati, quando alcune linee sono state parzialmente chiuse o il traffico è stato ridotto. Quando il confine a Idomeni era aperto, circa otto treni merci assicuravano collegamenti quotidiani da e verso l'Europa centrale. Dopo la chiusura del confine, i collegamenti si sono ridotti a quattro treni, che percorrono una tratta più lunga attraverso la vicina Bulgaria; di conseguenza, le spese di trasporto sono aumentate per gli importatori ed esportatori greci. Un treno con un carico di 34 automobili di norma costerebbe fino a 50 000 EUR per il trasporto del carico in Europa centrale in due o tre giorni, ma il percorso più lungo comporta ritardi fino a 12 giorni, con un aumento dei costi di quasi 20 %. I costi diretti extra sostenuti da un'associazione di esportatori della Grecia settentrionale, che rappresenta circa 500 piccole imprese, sono ammontati a circa 5 milioni di EUR e hanno frenato gli sforzi per rilanciare l'economia dopo sei anni di recessione. A questo proposito è essenziale agevolare la transizione per conseguire l'obiettivo strategico della vendita del 100 % del capitale azionario di TRAINOSE all'investitore, che deve essere considerata un traguardo fondamentale nell'attuazione del programma concordato con l'Eurogruppo ⁽³⁾.

7.3.2. La posizione di TRAINOSE nell'economia greca

- (215) In conseguenza della crisi economica profonda e prolungata, TRAINOSE ha registrato un calo degli utili operativi e un aumento dell'indebitamento senza precedenti, come evidenziato nella tabella 1. Inoltre, una combinazione di condizioni inedite straordinarie ha dato origine a debiti in sofferenza nel sistema di trasporto ferroviario greco, un eccesso di personale e un arretrato negli investimenti in infrastrutture, con ripercussioni negative anche su OSE ⁽⁴⁾ e rischi per la connettività della rete di trasporto ferroviario in Grecia.
- (216) Il sostegno fornito dalle misure oggetto della presente decisione, concesso o da concedere a TRAINOSE e a OSE, ha consentito di mantenere la rete ferroviaria greca, di migliorare l'infrastruttura carente (ad esempio con l'elettrificazione della linea Atene-Tithorea) e di continuare a fornire servizi di trasporto di passeggeri e merci sulla rete urbana ed extraurbana di 2 554 km che percorre la Grecia da sud a nord, attraversando e servendo le città e i porti principali del paese.
- (217) La Commissione osserva che TRAINOSE fornisce circa 300 servizi di trasporto di passeggeri al giorno e che i passeggeri che si avvalgono dei servizi di TRAINOSE sono circa 16 milioni all'anno. Le linee soggette a OSP gestite da TRAINOSE rappresentano più del 98 % di tutte le linee di trasporto ferroviario interno di passeggeri della Grecia. L'eventuale cessazione/interruzione dell'attività di TRAINOSE priverebbe inevitabilmente i passeggeri di linee pubbliche essenziali, sia urbane che extraurbane. In tal caso, l'unica opzione possibile sarebbe assicurare la continuità dell'OSP in condizioni di emergenza.
- (218) Inoltre, l'eventuale interruzione dei servizi di trasporto ferroviario comporterebbe pesanti difficoltà per la rete di trasporto pubblico nel suo complesso, in primo luogo per le reti urbane di Atene (8 milioni di passeggeri all'anno), Salonicco e Patrasso. Poiché determinate linee urbane a traffico elevato sono servite esclusivamente da

⁽¹⁾ Decisione della Commissione del 5 febbraio 2013 nel caso SA.34986 (2012/NN) — Grecia — Sostegno alla liquidità nel settore dell'energia — DEPA, non ancora pubblicata nella GU — ulteriormente prorogata nel caso SA. 36871 (2013/NN) — Proroga del sostegno alla liquidità di DEPA (GU C 348 del 3.10.2014, pag. 1), e decisione della Commissione del 31 luglio 2014 nel caso SA.36323 — Grecia — Sostegno alla liquidità a favore dell'azienda energetica greca PPC (2013/NN), (GU C 348 del 3.10.2014, pag. 7).

⁽²⁾ Decisione della Commissione del 19 dicembre 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.46955 (2016/N) — Grecia — Proroga del regime statale di garanzia dei prestiti (articolo 2 legge 3723/2008), non ancora pubblicata nella GU.

⁽³⁾ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/05/25/eurogroup-statement-greece/>

⁽⁴⁾ Decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato SA.32543 (2011/N) - Misure a favore del gruppo OSE (non ancora pubblicata nella GU).

TRAINOSE, una simile circostanza non solo peggiorerebbe le condizioni del traffico nelle aree urbane, ma costringerebbe i passeggeri a utilizzare altri mezzi di trasporto più costosi e inquinanti, per lo più su linee suburbane, con il conseguente aumento dei costi per i pendolari. L'attività di TRAINOSE è fondamentale anche per il turismo, che svolge un ruolo rilevante nell'economia greca (con un contributo diretto di circa 8 % al PIL).

- (219) Inoltre, TRAINOSE trasporta ogni anno più di 300 milioni di tonnellate di merci, di cui circa l'83 % destinato ai mercati esteri, e contribuisce quindi alle esportazioni delle imprese greche. TRAINOSE collega i porti del Pireo e di Salonico. Inoltre certi prodotti, a causa delle dimensioni e del tonnellaggio, possono essere trasportati solo mediante ferrovia e l'interruzione dei servizi di trasporto ferroviario comporterebbe gravi conseguenze per la catena logistica in Grecia, con ripercussioni per società come HSI SA e VIOHALKO SA, e i porti del Pireo e Salonico.
- (220) TRAINOSE offre anche servizi di trasporto per le forze armate greche e svolge un ruolo importante per la mobilitazione di massa delle forze armate greche nell'eventualità di una crisi.
- (221) TRAINOSE ha 655 dipendenti a tempo pieno e ha accumulato un'esperienza e una competenza significative nel settore ferroviario; è un datore di lavoro diretto e indiretto molto importante in Grecia, dove oltre il 99 % delle imprese sono PMI. I tassi di disoccupazione sono ai massimi storici e rappresentano la variabile più difficile da risolvere. In Grecia le PMI sono esposte a rischi anomali di volatilità economica a causa dell'instabilità del contesto economico del paese e, in particolare, dei suoi effetti sull'accesso ai finanziamenti, cruciale per le PMI.
- (222) TRAINOSE non aveva prospettive ragionevoli di riuscire a superare la crisi finanziaria nella quale si trovava e che è costantemente peggiorata a partire dal 2008. La mancata approvazione dell'aiuto oggetto della presente decisione avrebbe come inevitabile conseguenza la liquidazione dell'impresa, che non inciderebbe solo su TRAINOSE, ma avrebbe ripercussioni negative anche su suoi fornitori. EESSTY, l'impresa di manutenzione del materiale rotabile, incontrerebbe notevoli difficoltà e molto probabilmente fallirebbe. Attualmente EESSTY ha 416 dipendenti e circa il 100 % delle sue entrate annuali deriva dal suo rapporto commerciale con TRAINOSE.
- (223) Poiché TRAINOSE è l'unico operatore ferroviario e OSE è l'unico gestore dell'infrastruttura ferroviaria, il rischio di interruzione che potrebbe derivare dall'incapacità di TRAINOSE di continuare a fornire servizi di trasporto ferroviario metterebbe a rischio la continuità della fornitura di servizi di trasporto ferroviario per passeggeri e merci in Grecia e, a sua volta, la capacità di OSE di mantenere l'infrastruttura ferroviaria. OSE occupa 1 595 persone (1 396 dipendenti di OSE e altri 199 di ERGOSE, una controllata di OSE responsabile dello sviluppo e dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria) e i canoni versati da TRAINOSE nel 2015 hanno rappresentato l'86 % delle entrate di OSE per l'accesso alle linee ferroviarie per quell'anno.
- (224) Anche GAIAOSE, che gestisce il materiale rotabile e il patrimonio immobiliare, e una serie di altre imprese private, quali fornitori di servizi e appaltatori per servizi di pulizia, ristorazione e biglietteria, spedizionieri ecc., ne risentirebbero negativamente.
- (225) La Commissione ritiene quindi che l'aiuto sia destinato a far fronte a un rischio specifico per il sistema ferroviario greco e alle drammatiche conseguenze dell'interruzione dei servizi di trasporto ferroviario per l'economia greca e la popolazione, al di là della situazione di TRAINOSE e dei vantaggi a suo favore. Alla luce delle circostanze straordinarie e specifiche affrontate dal settore ferroviario greco, cruciale per l'economia greca come spiegato al considerando 230 che segue, si constata che l'aiuto di Stato a favore di TRAINOSE ha l'obiettivo legittimo di porre rimedio a un grave turbamento dell'economia greca. È pertanto necessario verificare l'adeguatezza, la necessità e la proporzionalità dell'aiuto per porre rimedio a tale grave turbamento, così come il suo impatto sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. La Commissione ricorda che l'eccezionale gravità della crisi dell'economia greca, come spiegato nella sezione 7.3.1., in combinazione con il ruolo cruciale del settore ferroviario per la stessa economia greca, giustifica l'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato.

7.3.3. Adeguatezza, necessità e proporzionalità dell'aiuto e prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

- (226) La Grecia ha ribadito che le misure di aiuto a favore di TRAINOSE sono adeguate, necessarie e proporzionate e non eserciteranno effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi per quanto concerne i mercati geografici e di servizi nei quali TRAINOSE opera e continuerà a operare.

7.3.3.1. Adeguatezza della misura di aiuto

- (227) Per quanto riguarda l'adeguatezza dell'aiuto a TRAINOSE per porre rimedio a un turbamento di un'intera economia, la Commissione osserva che trova giustificazione nella particolarità del settore del trasporto ferroviario greco.
- (228) In primo luogo, il settore ferroviario in Grecia presenta caratteristiche uniche e non è confrontabile con altri settori industriali e TRAINOSE rappresenta di fatto l'intero settore economico del trasporto ferroviario di merci e passeggeri.
- (229) In secondo luogo, il trasporto ferroviario è cruciale per il funzionamento di altri settori industriali che dipendono dal trasporto di beni e persone da un luogo a un altro in un dato momento. Di conseguenza, il trasporto ferroviario presenta un forte potenziale per provocare effetti a catena pregiudizievoli per l'intera economia, in caso di interruzione di un servizio. Nessun altro settore industriale svolge un ruolo così essenziale in termini di dipendenza degli altri operatori del mercato dai servizi che fornisce.
- (230) In considerazione dei negoziati in corso tra la Grecia e i suoi creditori sulle principali questioni aperte ⁽¹⁾ che devono essere risolte per raggiungere un accordo sul pacchetto politico generale che consentirebbe di completare la seconda revisione del programma di adeguamento economico della Grecia, occorre una particolare attenzione per fare chiarezza ai fini della prevista vendita di TRAINOSE.
- (231) L'aiuto è pertanto adeguato per far fronte a un rischio specifico per il sistema ferroviario greco ed evitare l'interruzione dei servizi ferroviari per l'economia greca e la popolazione, al di là della situazione di TRAINOSE e dei vantaggi a suo favore. Alla luce delle circostanze straordinarie e specifiche affrontate dal settore ferroviario greco, la Commissione ritiene che l'aiuto a TRAINOSE sia adeguato per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia greca. L'aiuto sarà sufficiente per consentire alle imprese di ripristinare la propria redditività, o almeno svolgere i propri compiti in modo affidabile.

7.3.3.2. Necessità e proporzionalità dell'aiuto

- (232) Il sostegno è limitato nel tempo e consiste principalmente in un aiuto *in tantum* ben circoscritto, che è stato o sarà erogato innanzi tutto mediante la cancellazione dei debiti di TRAINOSE verso OSE, un aumento di capitale di 60 milioni di EUR nel 2009, erogazioni dirette di 50 milioni di EUR nel periodo 2011-2013 e il trasferimento di dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico. In assenza di queste misure, per un totale di 1,02 miliardi di EUR, TRAINOSE cesserebbe l'attività con la conseguenza di gravi turbamenti e implicazioni sistemiche per altre imprese greche che dipendono dai servizi di trasporto forniti da TRAINOSE. Inoltre, TRAINOSE sarà completamente privatizzata e la nuova proprietà dovrebbe avere la possibilità di reindirizzare, nella misura necessaria, l'attività della società per renderla più competitiva, una volta risolti i problemi provocati dalla crisi economica greca nel mercato ferroviario. La riduzione dell'onere finanziario di una parte delle passività pregresse è un presupposto fondamentale per la privatizzazione.
- (233) Per quanto concerne le sovvenzioni annuali, gli importi sembrano proporzionati, in quanto le sovvenzioni sono di carattere compensativo e sono state stabilite in accordo con la Troika. Sono servite per coprire solo parzialmente le perdite operative registrate tra il 2008 e il 2011 (cfr. tabella 1) e quindi non hanno fornito a TRAINOSE risorse aggiuntive che la società avrebbe potuto utilizzare per effettuare investimenti e/o espandere l'attività in altri mercati geografici o di servizi. Lo stesso vale, *mutatis mutandis*, per quanto concerne l'aumento di capitale di 60 milioni di EUR nel 2009 e la prevista cancellazione dei debiti nei confronti di OSE. Quest'ultima è commisurata all'ammontare dovuto da TRAINOSE e, anche in combinazione con il precedente aumento di capitale, non riesce comunque ad assorbire le perdite pregresse e a riportare il rapporto debito/patrimonio netto della società a una solida condizione di solvibilità (cfr. tabella 1). Gli indicatori finanziari di TRAINOSE durante il periodo della crisi economica greca a partire dal 2008 mostrano che allo stato attuale i pagamenti a OSE non possono essere effettuati da risorse proprie. Sarebbe poco realistico e deleterio nel contesto della crisi dell'economia greca che TRAINOSE aumentasse in misura significativa le tariffe o i prezzi al fine di generare nel breve termine introiti sufficienti per saldare il debito.
- (234) Per quanto concerne il trasferimento di 593 dipendenti, dalle informazioni fornite dalla Grecia emerge che la misura è stata limitata e calibrata per alleviare la situazione di esubero di personale e ridurre in parte i costi del personale preesistenti a carico di TRAINOSE, derivanti dallo specifico status di parastatali dei dipendenti e dalla

⁽¹⁾ <http://www.consilium.europa.eu/it/meetings/eurogroup/2017/03/20/>

precedente politica di assunzione della società. Altre imprese greche che impiegano personale soggetto al diritto comune, compresi fornitori effettivi o potenziali di servizi ferroviari, non sopportano costi della stessa natura ed entità. Di conseguenza, il vantaggio conferito a TRAINOSE in virtù del trasferimento di 593 addetti alla manutenzione si limita a garantire pari condizioni tra TRAINOSE e concorrenti effettivi e/o potenziali per quanto concerne i costi del personale.

- (235) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto sia necessario e proporzionato al fine di consentire a TRAINOSE di svolgere i propri compiti in modo affidabile ed evitare che il suo possibile scioglimento peggiori la situazione di grave turbamento dell'economia greca.

7.3.3.3. Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri

- (236) In merito alla prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri, va notato che le misure sono intese direttamente a garantire la temporanea sopravvivenza dell'operatore ferroviario greco TRAINOSE fino all'attuazione e al completamento del rilevamento della società e non si può ritenere che abbiano effetti di ricaduta negativa particolarmente significativi su altri Stati membri.
- (237) Le misure in questione non servono, né sono servite, ad aumentare la capacità di TRAINOSE. Al contrario, la Grecia ha ristrutturato e riorganizzato TRAINOSE per renderla più efficiente e, per quanto possibile, limitare gli effetti negativi dei turbamenti citati sopra. Con la privatizzazione di TRAINOSE e la vendita a TRENITALIA, la Grecia ha definitivamente tagliato i legami tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e l'operatore ferroviario.
- (238) Inoltre, la Grecia si è impegnata a promuovere l'apertura del mercato ferroviario greco, ad esempio istituendo per i contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri, a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007, un'amministrazione aggiudicatrice indipendente che a partire dal 2021 aggiudicherà contratti di OSP tramite procedure di gara pubbliche per pacchetti di servizi di durata massima di 5 anni ciascuno, e fornendo ai partecipanti alle prime gare per gli OSP informazioni pertinenti e con un anticipo sufficiente per preparare le offerte e sincronizzare i contratti di locazione di materiale rotabile con i contratti di OSP.
- (239) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e degli impegni della Grecia, la Commissione ritiene che l'aiuto non eserciti effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri.

7.3.4. Conclusione

- (240) La Commissione conclude che l'aiuto di Stato a TRAINOSE ha l'obiettivo legittimo di porre rimedio a un grave turbamento dell'economia greca; è adeguato, necessario e proporzionato e non esercita effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri. Di conseguenza, si deve dichiarare compatibile con il mercato interno in applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato.

7.4. Conclusioni

- (241) In considerazione del ritiro della notifica concernente il trasferimento dei terminali da OSE e l'aumento di capitale di 65 milioni di EUR a favore di TRAINOSE (cfr. parte della misura 2 e misura 6), il procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato s'intende chiuso rispetto alle misure notificate.
- (242) La Commissione ritiene che la prevista cancellazione dei debiti di TRAINOSE per un importo di 748,6 milioni di EUR (misura 1), l'aumento di capitale di 60 milioni di EUR attuato nel 2009 (parte della misura 2), le sovvenzioni annuali a TRAINOSE per il periodo dal 2011 al 2013 per un ammontare fino a 150 milioni di EUR (misura 3) e il trasferimento dei dipendenti di TRAINOSE presso altri datori di lavoro del settore pubblico (misura 4) configurino aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato e si possano dichiarare compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del trattato in ragione del fatto che intendono porre rimedio a un grave turbamento dell'economia greca.
- (243) Per quanto concerne gli accordi sul livello dei servizi tra TRAINOSE e OSE (misura 5), la Commissione ritiene che gli accordi siano stati conclusi a condizioni di mercato e pertanto non costituiscano aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A seguito del ritiro della notifica del trasferimento dei terminali da OSE a TRAINOSE e dell'aumento di capitale di 65 milioni di EUR, il procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato rispetto a tali misure notificate in favore di TRAINOSE SA è divenuto privo di oggetto e s'intende chiuso.

Articolo 2

1. L'aiuto di Stato sotto forma di cancellazione dei debiti per un importo di 748,6 milioni di EUR in favore di TRAINOSE, che la Grecia intende attuare, costituisce un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato. L'attuazione della misura di cancellazione di questi debiti è di conseguenza autorizzata.
2. L'aumento di capitale di 60 milioni di EUR attuato nel 2009 in favore di TRAINOSE costituisce un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato.
3. Le sovvenzioni annuali per un ammontare fino a 150 milioni di EUR erogate nel periodo dal 2011 al 2013 in favore di TRAINOSE costituiscono un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato.
4. Il trasferimento di 593 dipendenti presso altri datori di lavoro del settore pubblico durante il periodo dal 2011 al 2013 è compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato.
5. Gli accordi sul livello dei servizi concernenti la manutenzione e la locazione del materiale rotabile, la formazione del personale, l'affitto degli uffici e il noleggio degli autobus non configurano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 3

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 giugno 2017

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione
