

II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 2 luglio 2008

relativa all'aiuto di Stato C 18/07 (ex N 874/06) cui la Germania intende dare esecuzione a favore di DHL

[notificata con il numero C(2008) 3178]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/878/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

europa ⁽²⁾. La Germania ha presentato osservazioni con lettera del 26 settembre 2007.

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

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

dopo aver invitato le parti interessate a presentare le proprie osservazioni a norma degli articoli di cui sopra ⁽¹⁾,

- (3) La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni. DHL e UPS Germania hanno presentato osservazioni con lettere datate rispettivamente 15 e 26 ottobre 2007. Con lettere datate 16 e 20 novembre 2007 dette osservazioni sono state trasmesse alla Germania in modo che potesse replicarvi. La Germania ha risposto con lettera del 14 dicembre 2007. La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con posta elettronica del 12 febbraio e del 5 giugno 2008, cui la Germania ha risposto con lettere del 14 febbraio, 31 marzo e 17 giugno 2008.

considerando quanto segue:

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1. Il beneficiario

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 21 dicembre 2006 la Germania ha notificato alla Commissione un aiuto alla formazione a favore di DHL.
- (2) Con lettera del 27 giugno 2007 la Commissione ha informato la Germania che aveva deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione all'aiuto a favore di DHL. La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione*

- (4) DHL è uno dei principali operatori di servizi di corriere espresso avendo realizzato un fatturato mondiale di 18,2 miliardi di euro nel 2005. DHL è una società controllata al 100 % da Deutsche Post AG.
- (5) DHL ha costruito un nuovo centro operativo per le attività logistiche e di servizio espresso nell'aeroporto di Lipsia-Halle, in Germania, che doveva entrare in funzione entro la fine di ottobre 2007. I costi complessivi dell'investimento del progetto sono ammontati a 250 milioni di euro. Nell'aprile 2004 a DHL è stato concesso un aiuto regionale all'investimento di 70 milioni di euro, che era stato autorizzato dalla Commissione come aiuto di Stato n. 608/2003 con un'intensità massima di aiuto del 28 %.

⁽¹⁾ GU C 213 del 12.9.2007, pag. 28.

⁽²⁾ Cfr. nota a piè di pagina n. 1.

- (6) Il centro per le attività logistiche e di servizio espresso è gestito dalle due società beneficiarie DHL Hub Leipzig GmbH («DHL Hub») e European Air Transport Leipzig GmbH («DHL EAT») il cui capitale è interamente detenuto da Deutsche Post AG attraverso altre controllate. DHL Hub fornirà i servizi di movimentazione a terra per le operazioni logistiche, mentre DHL EAT sarà responsabile delle ispezioni della flotta aerea DHL.
- (7) Sia DHL Hub che DHL EAT sono ubicate in una regione assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE.

2.2. Il progetto di formazione

- (8) DHL fornisce tutti i servizi di movimentazione a terra nonché i controlli pre-volo e di rampa per gli aeromobili in arrivo e partenza presso il centro logistico. A tal fine la società intende gradualmente assumere circa 1 500 persone e impartire loro una formazione adeguata. Tuttavia l'aiuto notificato concerne unicamente misure di formazione destinate a 485 dipendenti.
- (9) La Germania ha notificato una sovvenzione diretta di 7 753 308 EUR concessa dallo Stato libero di Sassonia (50 %) e dal Land Sassonia-Anhalt (50 %) a favore delle misure di formazione.
- (10) La formazione prevista da DHL sarà fornita da DHL Hub (320 persone) e da DHL EAT (165 persone) ⁽³⁾.

2.2.1. DHL Hub

- (11) La formazione che sarà organizzata da DHL Hub è principalmente una formazione generale destinata a fornire ai lavoratori le conoscenze e le capacità per svolgere mansioni specifiche. Essa consiste di una formazione teorica e di una formazione pratica sul posto di lavoro. La formazione presso DHL Hub interessa 320 dipendenti e concerne le seguenti descrizioni più dettagliate delle mansioni:

Tabella 1

Descrizione della mansione	Numero di dipendenti	Compiti
Agente di rampa II	210	Carico e scarico degli aeromobili
Agente addetto alla sicurezza	110	Controlli su passeggeri e merci
Manager (operazioni)	(110) ^(*)	Compiti dirigenziali intermedi; gestione del personale e pianificazione; leadership

(*) DHL fornirà una formazione addizionale di management per 110 dipendenti che abbiano già partecipato ad altri corsi di formazione, tra cui agente di rampa II, agente addetto alla sicurezza oppure tecnico/meccanico.

a) *Agente di rampa II*

- (12) Le principali attività degli agenti di rampa consistono nel carico e scarico degli aeromobili sulla base di un piano preciso. Essi devono inoltre essere in grado di gestire i servizi di terra, trasmettere informazioni di volo, redigere rapporti nonché comunicare con i piloti e con le autorità aeroportuali.
- (13) La formazione degli agenti di rampa comprende 19 corsi oltre a una formazione pratica sul posto di lavoro per un totale di 77 giorni, di cui 47 sono riservati alla formazione sul posto di lavoro. La formazione è destinata a dipendenti che abbiano già una formazione diversificata. La formazione teorica deve essere fornita prima dell'entrata in funzione dell'hub. La formazione include il corso «Unit load device build up» che è considerato come una formazione specifica in quanto riguarda la costruzione di specifici container utilizzati unicamente da DHL. I corsi di formazione generale comprendono anche:
- a) una formazione generale nel campo della sicurezza, tra cui la protezione antincendio, il funzionamento delle porte cargo, il pronto soccorso, il riconoscimento delle merci pericolose e la sicurezza della rampa;
 - b) una formazione tecnica generale per conseguire le necessarie licenze per svolgere determinati compiti quali la guida nelle aree di movimento, la gestione dei servizi di terra e la conduzione di elevatori;
 - c) altre attività di formazione tecnica generale, ad esempio il rimorchiaggio e lo sbrinamento degli aeromobili nonché i controlli sottobordo;
 - d) una certa formazione generale in campi quali la gestione dell'ambiente (ISO/DIN Norm 14001) oppure la gestione della qualità e processi.

- (14) La legislazione nazionale ed europea in linea di massima non stabiliscono un numero minimo di dipendenti né requisiti di formazione specifica o licenze per l'attività di agente di rampa II. Tuttavia la Germania ha indicato che cinque dei corsi previsti (inclusa la protezione antincendio, il pronto soccorso, il riconoscimento delle merci pericolose e la sicurezza della rampa) sono obbligatori in base alle norme vigenti per tutti i dipendenti ⁽⁴⁾, mentre i corsi addizionali, inclusa una formazione pertinente sul

⁽³⁾ Per ulteriori particolari del progetto di formazione cfr. la decisione di avvio del procedimento.

⁽⁴⁾ Il personale in contatto diretto con le merci deve, per legge, possedere un diploma riconosciuto per la movimentazione delle merci; tutto il personale impiegato nell'area non pubblica degli aeroporti deve partecipare a corsi di formazione nel campo della sicurezza; il personale a contatto con gli aeromobili deve partecipare alla formazione sul funzionamento delle porte cargo; inoltre, a seconda della specifica attività, il personale deve possedere qualifiche per la conduzione di macchine e di veicoli.

posto di lavoro, devono essere frequentati da un numero minimo di persone (circa 70), ad esempio il funzionamento delle porte cargo e la formazione generale per cui è richiesta una licenza. Queste persone possono successivamente trasmettere quanto appreso ad altri colleghi in brevi sessioni istruttive.

- (15) La Germania ha indicato che un'altra possibilità consiste nel subappaltare la formazione ed ha fornito un'analisi dei costi.

b) *Agenti di sicurezza*

- (16) L'attività di agente di sicurezza include il controllo delle persone e delle merci al fine di evitare eventuali perturbazioni delle operazioni. La formazione degli agenti di sicurezza comporta soltanto corsi di formazione generale, più precisamente:

a) una formazione generale nel campo della sicurezza tra cui la protezione antincendio, il pronto soccorso e il riconoscimento di merci pericolose;

b) una formazione tecnica generale nel campo della sicurezza richiesta per legge per gli agenti di sicurezza, tra cui pericolo di terrorismo, sicurezza di accesso, controlli e ispezioni, sicurezza dei bagagli e delle merci, armi e aree di sicurezza;

c) altra formazione tecnica generale sancita dal rilascio di licenze, ad esempio per la guida nei piazzali aeroportuali;

d) altra formazione tecnica generale in materia di sicurezza tecnica nei seguenti campi: diritto, armi esplosive, nozioni fondamentali di controllo e lettura dei raggi X;

e) una certa formazione generale sulla gestione della qualità e i processi (ISO/DIN Norm 9001).

- (17) Le misure di formazione sono conformi alla legislazione nazionale ed europea vigente in materia. DHL intende fornire a tutti gli agenti di sicurezza una formazione completa su taluni aspetti di sicurezza che tuttavia, in assenza dell'aiuto di Stato, sarebbe ridotta al minimo, ossia una formazione tecnica generale in materia di sicurezza. Inoltre, l'altra formazione tecnica generale in materia di sicurezza sarà impartita ad un numero limitato di dipendenti che la trasmetteranno quindi ad altri colleghi.

- (18) Anche in tal caso la Germania, come soluzione alternativa, ha indicato il subappalto i cui costi dovrebbero essere del [(15-30 %)] (*) inferiori ai costi di personale di DHL.

c) *Formazione per le mansioni dirigenziali intermedie*

- (19) La formazione dei manager di livello intermedio delle operazioni è destinata al personale impiegato presso il centro logistico. Alla Commissione risulta che detti dipendenti seguiranno la succitata informazione prima di acquisire una conoscenza più approfondita dei settori che sono chiamati a gestire. Inoltre essi riceveranno una formazione in altre materie, quali il diritto, il diritto del lavoro, le comunicazioni di base, la gestione delle risorse umane e la risoluzione di conflitti, le lingue e la creazione dello spirito di gruppo.

2.2.2. DHL EAT

- (20) I compiti svolti da DHL EAT riguardano essenzialmente la manutenzione degli aeromobili prima della loro riammissione in servizio e la formazione impartita concerne le seguenti descrizioni di mansioni per 165 dipendenti:

Tabella 2

Descrizione della mansione	Numero di dipendenti	Compiti
Meccanico addetto alla manutenzione che autorizza il rilascio (categoria A)	97	Semplici lavori di manutenzione di linea programmata o rettifica di lievi difetti prima della riammissione in servizio dell'aeromobile
Tecnico addetto alla manutenzione — meccanico che autorizza il rilascio (categoria B 1)	68	Manutenzione, incluso della struttura dell'aeromobile, dei gruppi motopropulsori e dei sistemi elettrici prima della riammissione dell'aeromobile in servizio

2.3. Costi di formazione ammissibili e aiuto previsto

- (21) Nella notifica la Germania ha fornito un quadro dei costi ammissibili, che è stato riportato nella decisione di avvio del procedimento. I costi ammissibili, in totale ammontavano a [(10-15)] milioni di euro per il progetto di formazione e a 7 753 307 EUR per l'aiuto alla formazione previsto.

3. DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

- (22) Il procedimento d'indagine formale è stato avviato in quanto la Commissione dubitava della compatibilità dell'aiuto alla formazione con il mercato comune.

(*) Informazione riservata.

- (23) La Commissione, in particolare, dubitava dell'effettiva necessità dell'aiuto ai fini dell'esecuzione del progetto di formazione. Essa ha osservato che gli aiuti alla formazione possono essere considerati compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, articolo 3, lettera c) del trattato CE soltanto qualora non siano direttamente necessari per le attività operative del beneficiario. A questo riguardo la Commissione ha fatto riferimento alla prassi decisionale da essa seguita in passato ⁽⁵⁾. La Commissione aveva motivo di ritenere che il beneficiario dovrebbe fornire, almeno in certa misura, una formazione analoga ai suoi dipendenti anche in assenza di aiuti.
- (24) Innanzitutto, era chiaro che DHL aveva effettuato investimenti massicci nel centro logistico e desiderava che diventasse operativo. La Germania ha confermato che i dipendenti di DHL in Belgio erano, in linea di massima, riluttanti a trasferirsi in Germania. Pertanto DHL doveva assumere nuovi dipendenti prima di poter avviare le operazioni.
- (25) In secondo luogo per rendere operativo il centro logistico sembrava necessario che il personale ricevesse una certa formazione, in gran parte tecnica, nei seguenti campi:
- a) **Trasmissione di competenze specifiche della società necessarie per il funzionamento del centro**, ossia la conoscenza dei sistemi di movimentazione merci creati specificamente per DHL.
 - b) **Acquisizione di determinate qualifiche richieste per legge per il funzionamento del centro**. In altri termini, ciò significa che un certo numero di lavoratori deve avere una formazione nel campo della sicurezza, formazione che è imposta per legge e deve essere sancita da un diploma ufficiale. Ciò è dovuto al fatto che i servizi forniti da DHL per loro natura comportano notevoli rischi per quanto concerne la sicurezza attiva e passiva.
 - c) **Formazione tecnica generale direttamente necessaria per il funzionamento del centro logistico**. Ciò comporta corsi quali la formazione di agente di rampa II per il rimorchiaggio e lo sbrinamento degli aeromobili, la guida nei piazzali degli aeroporti, la conduzione di elevatori e la sicurezza della rampa.
 - d) **Corsi di formazione sul posto di lavoro necessari per il buon funzionamento dell'hub**. Le persone partecipanti alla formazione apprenderanno i processi di lavoro, il che è particolarmente importante per le operazioni di trasporto aereo di merci in quanto il carico degli aeromobili deve seguire un orario preciso, dato che un unico errore può causare enormi ritardi.
- e) **Corsi di altro contenuto generale** non coperti dai punti b)-d).
- (26) In terzo luogo la Commissione dubitava della capacità di DHL di attrarre un numero sufficiente di lavoratori sul mercato locale o europeo della manodopera in possesso delle succitate competenze.
- (27) In quarto luogo, la Commissione dubitava del fatto che l'assunzione di lavoratori qualificati costituisca un'alternativa adeguata alla formazione all'interno della società. A suo avviso, per lo meno la formazione specifica e la formazione in materia di sicurezza devono essere fornite da DHL in ogni caso, dato che la prima non può essere impartita da formatori esterni e considerato che DHL deve dimostrare l'adeguatezza della formazione in materia di sicurezza da essa impartita direttamente.
- (28) In quinto luogo, la Commissione dubitava del fatto che DHL potesse astenersi dall'organizzare alcuni corsi compresi nel pacchetto di formazione, in particolare per quanto riguarda l'agente di rampa II, per cui era previsto, come indicato nella notifica, che persino i dipendenti già in possesso di una licenza partecipassero nuovamente all'intera formazione. Inoltre, alla Commissione non era chiaro che si potesse formare soltanto un numero limitato di persone in quanto ciò poteva incidere negativamente sul buon funzionamento dei servizi. Infatti DHL aveva deliberatamente già assunto tutto il personale nell'ottica di formarlo ragione per cui sembrava assurdo abbandonare la formazione prevista e pagare dipendenti che non partecipavano ad alcuna attività.
- (29) In sesto luogo, la Commissione non era sicura dell'affermazione di DHL secondo cui, in assenza di aiuti, sarebbero stati subappaltati vari servizi in modo da evitare la formazione già programmata dato che, da un lato, anche in tal caso sarebbe stato necessario organizzare taluni corsi di formazione di cui ai punti a), b) e d) e, d'altro lato, lo scopo specifico dell'intero investimento di DHL a Leipzig-Halle consiste nel fornire tutti i servizi connessi al servizio di corriere espresso utilizzando il proprio personale e, secondo quanto risultava alla Commissione dalla riunione con le autorità tedesche, persino nell'offrire detti servizi a concorrenti operanti nello stesso aeroporto.
- (30) Tuttavia, la Commissione non aveva dubbi, salvo su un punto, quanto al fatto che i costi di formazione fossero stati in linea di massima calcolati correttamente. L'unica riserva formulata dalla Commissione riguardava l'osservazione che gran parte della formazione venisse impartita in loco, con il risultato che la formazione avrebbe potuto essere detratta dai costi di partecipazione alla formazione a titolo di ore produttive.

⁽⁵⁾ Cfr. decisione 2007/612/CE della Commissione del 4 aprile 2007, General Motors Belgium ad Anversa (GU L 243 del 18.9.2007, pag. 71) e decisione 2006/938/CE della Commissione del 4 luglio 2006, Ford Genk (GU L 366 del 21.12.2006, pag. 32).

4. COMMENTI FORMULATI DALLA GERMANIA

- (31) La Germania sostiene che l'aiuto alla formazione notificato soddisfa tutti i criteri stabiliti dal regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, riguardante l'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti destinati alla formazione⁽⁶⁾. Innanzitutto, la Germania ha fornito sufficienti informazioni per dimostrare che la formazione all'interno dell'impresa non comprende ore produttive.
- (32) In secondo luogo, la Germania contesta il diritto della Commissione di applicare il criterio di necessità nel caso di specie in quanto ciò violerebbe il principio di non discriminazione. Questo nuovo approccio è privo di base giuridica e non è conforme con la legislazione CE né con la prassi decisionale della Commissione in materia.
- (33) La Germania sostiene che il considerando n. 11 del regolamento (CE), n. 68/2001 precisa i tre criteri che devono essere valutati per determinare se l'aiuto si limita al minimo indispensabile: il tipo di formazione fornito, la dimensione dell'impresa e la sua ubicazione geografica. Questi tre criteri permettono di determinare se le misure di aiuto hanno un effetto di incentivazione e se sono proporzionate. Secondo la disciplina degli aiuti di Stato destinati alla formazione⁽⁷⁾, soltanto nel caso di misure di formazione specifica per grandi imprese situate al di fuori di zone assistite ex articolo 87, paragrafo 3, lettere a) o c) del trattato CE si può presumere che non esiste un effetto incentivante. Dato che più dell'80 % del progetto di formazione notificato consiste di misure di formazione generale ed interessa un'impresa situata in un'area assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a) l'aiuto alla formazione ha un effetto incentivante. Inoltre, dato che l'aiuto notificato non supera le intensità di aiuto massime, gli effetti positivi delle misure di formazione assistite sono proporzionati alla distorsione di concorrenza, per cui soddisfano il criterio di proporzionalità.
- (34) In terzo luogo, la Germania sottolinea il fatto che la Commissione è tenuta ad applicare i criteri di compatibilità indicati al punto 32 anche a progetti che non sono soggetti all'obbligo di notifica. Essa sostiene che non si dovrebbero applicare criteri di compatibilità diversi all'aiuto esentato dalla notifica o all'aiuto che supera la soglia di 1 milione di euro e che quindi deve essere notificato; i progetti che devono essere notificati non devono essere valutati in maniera più rigorosa dei progetti esentati dalla notifica. Pertanto, l'aiuto alla formazione è compatibile con il mercato comune se soddisfa tutte le condizioni indicate nel regolamento (CE) n. 68/2001. La Germania sostiene che la Commissione si è attenuta a questa interpretazione nella sua lunga prassi decisionale consolidata, ad esempio, nel caso *Volvo Gent* ⁽⁸⁾. La Germania espressamente afferma che la Commissione dovrebbe inoltre tener presente che il progetto di formazione di DHL soddisfa i criteri enunciati nella decisione *Webasto* ⁽⁹⁾.
- (35) In quarto luogo, l'applicazione di criteri diversi di valutazione è contraria ai principi di certezza del diritto e di parità di trattamento.
- (36) In quinto luogo, la Germania sostiene che le decisioni della Commissione nei casi *Ford Genk* e *GM Antwerp* non costituiscono precedenti adatti in quanto i fatti oggetto di quei casi erano diversi da quelli del caso di specie. Mentre nei primi due casi l'aiuto alla formazione era previsto per l'introduzione di un nuovo modello automobilistico e per garantire l'occupazione del personale, l'aiuto alla formazione a favore di DHL deve essere utilizzato per la formazione di dipendenti assunti di recente per gestire un centro logistico costruito da poco. Il progetto DHL differisce inoltre dagli altri due casi per i seguenti aspetti: la formazione generale rappresenta meno dell'80 % del progetto; l'impresa è ubicata in una regione assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato CE; DHL intende creare nuovi posti di lavoro presso il centro logistico; e, diversamente dal settore automobilistico, il settore del trasporto aereo non presenta sovraccapacità, bensì si sta espandendo rapidamente.
- (37) Infine, la Germania fornisce informazioni complementari per quanto concerne le questioni sollevate nella decisione di avvio del procedimento. Essa spiega che le disposizioni di legge in materia stabiliscono norme minime per il livello di formazione. Tuttavia non precisano un numero minimo di personale qualificato che l'impresa deve assumere. D'altro canto, la Germania indica quanti dipendenti sono necessari perché il centro logistico cominci a funzionare e conclude che le misure di formazione per dipendenti addizionali vanno oltre quanto necessario da un punto di vista operativo. Secondo uno studio fornito dalla Germania e preparato da un consulente esterno in materia di formazione, DHL potrebbe, senza problemi, cominciare a far funzionare il centro di Leipzig-Halle con un numero di dipendenti formati inferiore a quello previsto nel progetto di formazione notificato.

⁽⁶⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20.

⁽⁷⁾ GU C 343 dell'11.11.1998, pag. 10.

⁽⁸⁾ Decisione della Commissione dell'11 marzo 2008 sull'aiuto di Stato C 35/07, *Volvo Cars Gent* (non ancora pubblicata).

⁽⁹⁾ Decisione della Commissione del 16 maggio 2006 sull'aiuto di Stato N 635/05, *Webasto Portugal* (GU C 306 del 15.12.2006, pag. 12).

5. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (38) Sono pervenute osservazioni anche dal beneficiario, DHL, il quale, analogamente alla Germania, sostiene che la Commissione nella sua valutazione di compatibilità diverge dalla prassi decisionale seguita in generale in casi precedenti. A suo avviso l'aiuto notificato soddisfa tutti i criteri stabiliti dal regolamento (CE) n. 68/2001. L'approccio della Commissione viola i principi di certezza del diritto e di parità di trattamento, i quali vietano un trattamento diverso da quello di precedenti decisioni relative ad aiuti alla formazione in cui la questione della necessità non è stata valutata dettagliatamente. Inoltre, le decisioni *Ford Genk* e *GM Antwerp* non rispecchiano la prassi decisionale generale in quanto le circostanze di quei casi sono diverse e non possono essere applicate per analogia al caso di DHL Leipzig. DHL invoca invece i criteri enunciati dalla Commissione nella decisione del giugno 2006 concernente l'aiuto alla formazione a favore di *Webasto* secondo i quali anche il progetto di formazione di DHL deve essere compatibile con il mercato comune. Infine, DHL ribadisce che il trattamento differenziato riservato al progetto di formazione notificato costituisce un'inammissibile discriminazione nei suoi confronti.

- (39) DHL fornisce inoltre informazioni complementari sulle questioni sollevate dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento. In primo luogo, le disposizioni di legge nazionale, europee e internazionali in materia stabiliscono soltanto il contenuto della formazione e le qualifiche per la movimentazione delle merci e degli aeromobili, ma non specificano il numero minimo di dipendenti. In secondo luogo, le misure di formazione previste non solo soddisfano i requisiti di legge esistenti, ma vanno oltre quanto è obbligatorio. Pertanto, per tutte le misure che eccedono i requisiti di legge, potrebbero essere previsti scenari alternativi (ad esempio, subappalto o outsourcing). Tuttavia, dato che questi scenari alternativi sono soltanto delle varianti alternative, DHL non ha ordinato un'analisi dettagliata dei costi che includa i costi per la formazione obbligatoria e/o minima necessaria in ogni caso e che indichi i costi supplementari di subappalto e/o di assunzione di dipendenti qualificati. DHL non ha alcuna informazione sul grado di formazione di norma impartita nel settore.

- (40) UPS, concorrente di DHL, ha inviato osservazioni a sostegno della posizione della Commissione. In primo luogo, UPS spiega che l'assunzione di nuovi dipendenti per DHL Hub e DHL EAT comporta in ogni caso l'adozione di determinate misure di formazione e di istruzione. Pertanto, le misure di formazione sono in certa misura necessarie e dovrebbero essere attuate dall'impresa anche in assenza di aiuto.

- (41) In secondo luogo, UPS sostiene che, DHL è tenuta in base alle legislazioni nazionali ed europea in vigore a

fornire un livello minimo di formazione ai suoi dipendenti, ad esempio agli agenti regolamentati. Il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile⁽¹⁰⁾ stabilisce che gli agenti regolamentati sono designati, approvati o elencati dall'autorità competente, nel caso specifico l'Autorità federale per l'aviazione. A tal fine, l'Autorità ha adottato orientamenti ed ha pubblicato un piano di formazione modello («*Musterlehrplan*») che fissa le misure di formazione obbligatorie da adottare. Per quanto riguarda i dipendenti di DHL EAT, le misure di formazione obbligatorie sono indicate nel regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni⁽¹¹⁾. In terzo luogo, dato che DHL ha ricevuto un aiuto regionale per la creazione di posti di lavoro, non è concepibile che si astenga dall'attuare le misure di formazione, assuma meno personale e ricorra invece al subappalto o all'outsourcing.

6. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

6.1. Esistenza di un aiuto di Stato

- (42) La Commissione ritiene che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE che è stato messo a disposizione sotto forma di una sovvenzione finanziata mediante risorse statali. La misura è selettiva in quanto è limitata a DHL. La sovvenzione selettiva minaccia di falsare la concorrenza, agevolando DHL rispetto ad altri concorrenti che non fruiscono dell'aiuto. Infine, il mercato dei servizi di corriere espresso, nel quale DHL è un importante operatore, è caratterizzato da intensi scambi commerciali tra Stati membri.

- (43) La Germania chiede che l'aiuto sia approvato in base al regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione.

- (44) Ai sensi dell'articolo 5 del succitato regolamento, qualora l'importo di aiuto concesso a un'impresa per un unico progetto di formazione ecceda 1 milione di euro, l'aiuto non è esentato dall'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE. La Commissione osserva che l'aiuto proposto nel caso di specie ammonta a 7 753 308 EUR, che deve essere versato ad un'impresa e che le misure di formazione costituiscono un progetto unico. Essa ritiene quindi che al progetto di aiuto in questione si applichi l'obbligo di notifica, obbligo che è stato rispettato dalla Germania.

⁽¹⁰⁾ GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

⁽¹¹⁾ GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1.

- (45) Il considerando 16 del regolamento (CE) n. 68/2001 ribadisce la logica cui si ispira l'articolo 5 e spiega che siffatto aiuto non può essere esentato: «È opportuno che gli aiuti di importo elevato rimangano soggetti ad una valutazione individuale da parte della Commissione prima che sia data loro esecuzione.»

- (46) Pertanto, nel valutare un aiuto individuale alla formazione che non può beneficiare dell'esenzione di cui al regolamento (CE) n. 68/2001, la Commissione, conformemente decisioni adottate in precedenza ⁽¹²⁾, deve effettuare una valutazione individuale ⁽¹³⁾ ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE prima di approvare l'attuazione dell'aiuto. Ai fini di detta valutazione individuale essa deve, per analogia, basarsi sui principi fondamentali enunciati nel regolamento (CE) n. 68/2001. Ciò comporta, in particolare, la verifica dell'osservanza dei criteri formali di esenzione fissati all'articolo 4 del succitato regolamento nonché della necessità dell'aiuto come incentivo per il beneficiario a svolgere le attività di formazione.

6.2. Compatibilità con il mercato comune

- (47) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha valutato la conformità del progetto notificato con i criteri di esenzione enunciati all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 68/2001.
- (48) In primo luogo, occorre osservare che l'intensità di aiuto indicata non eccede i massimali stabiliti nell'articolo 4, punti 2 e 3 del regolamento (CE) n. 68/2001, ossia 35 % per la formazione specifica (35 % di [...] = [(circa 5-25 %)]) e 60 % per la formazione generale (60 % di [...] = [(circa 75-95 %)]). La Germania può maggiorare i massimali del 25 % e del 50 % mediante 10 punti percentuali dato che il progetto è ubicato in una regione assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato CE.
- (49) In secondo luogo, i costi ammissibili della misura sono conformi all'articolo 4, punto 7, del regolamento (CE) n. 68/2001. L'indagine ha confermato che i costi di personale per i partecipanti al progetto di formazione erano chiaramente limitati all'importo totale degli altri costi

ammissibili. La Germania ha fornito prove attestanti che malgrado gran parte della formazione sia impartita all'interno dell'impresa, ciò non implica ore produttive.

6.3. Necessità dell'aiuto

- (50) Secondo il principale argomento addotto nella decisione di avvio del procedimento, gli aiuti alla formazione possono essere considerati compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, articolo 3, lettera c) del trattato CE unicamente quando non sono direttamente necessari per le attività operative del beneficiario. La Commissione ha osservato che la necessità dell'aiuto è un criterio di compatibilità generale ed ha concluso che qualora l'aiuto non porti all'adozione di più misure di quanto accadrebbe in presenza delle sole forze di mercato, non ci si può attendere che l'aiuto abbia un effetto positivo di compensazione delle distorsioni di concorrenza e quindi non può essere autorizzato. Se la società avrebbe comunque organizzato le misure di formazione sovvenzionate, in particolare in assenza dell'aiuto, non si può ritenere che l'aiuto alla formazione *promuova* lo sviluppo economico ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e, conformemente al considerando 10 del regolamento (CE) n. 68/2001, che contribuisca a correggere l'imperfezione di mercato per cui le imprese, in generale, effettuano scarsi investimenti nella formazione dei loro dipendenti ⁽¹⁴⁾. Ciò non pregiudica gli aiuti esentati dall'obbligo di notificazione in virtù del regolamento (CE) n. 68/2001 laddove si supponga *prima facie* che questo tipo di aiuti serve a promuovere lo sviluppo economico.
- (51) Il fatto che la Commissione valuti se esiste un effetto di incentivazione e neghi la presenza di siffatto effetto allorché la formazione è richiesta per legge, è, secondo la Germania, un nuovo approccio che non è coerente con le norme comunitarie, si discosta arbitrariamente dalla prassi decisionale esistente e impedisce la concessione di aiuti alla formazione per finalità di politica regionale. La Commissione non può accogliere tali argomenti per le ragioni indicate in prosieguo.

⁽¹²⁾ Cfr. decisione della Commissione nei casi *Ford Genk*, *General Motors Belgium*, *Auto-Europa Portugal* e *Volvo Cars Gent*.

⁽¹³⁾ Ciò discende anche dal considerando 16 del regolamento (CE) n. 68/2001.

⁽¹⁴⁾ Nel contesto degli aiuti alla formazione, il considerando 10 del regolamento (CE) n. 68/2001 recita: «La formazione induce solitamente effetti secondari positivi per la società nel suo complesso, in quanto aumenta la riserva di lavoratori qualificati alla quale altre imprese possono attingere, migliora la competitività dell'industria comunitaria e svolge un ruolo importante nella strategia europea a favore dell'occupazione. Dato che gli investimenti effettuati dalle imprese comunitarie nella formazione dei loro dipendenti sono solitamente scarsi, gli aiuti di Stato possono contribuire a correggere questa imperfezione del mercato e possono pertanto essere considerati, a determinate condizioni, compatibili con il mercato comune e dispensati dall'obbligo di notificazione preventiva.» Il considerando 11 aggiunge che è necessario «assicurare che gli aiuti di Stato siano limitati al minimo indispensabile per realizzare l'obiettivo comunitario che le forze di mercato da sole non consentirebbero di raggiungere [...]».

- (52) Occorre, innanzitutto, far presente che l'aiuto alla formazione è valutato in base al regolamento (CE) n. 68/2001, il quale, al considerando 4, stabilisce che «Il presente regolamento si applica fatta salva la possibilità per gli Stati membri di notificare aiuti alla formazione. Tali aiuti saranno valutati dalla Commissione, in particolare, alla luce dei criteri stabiliti nel presente regolamento o, se del caso, in base agli specifici orientamenti o discipline comunitarie applicabili a determinati settori».
- (53) Inoltre, al considerando 16 viene ribadito che «È opportuno che gli aiuti di importo elevato rimangano soggetti ad una valutazione individuale da parte della Commissione prima che sia data loro esecuzione. Gli aiuti superiori ad un importo che è opportuno fissare ad milione di euro sono esclusi dall'esenzione di cui al presente regolamento e restano soggetti agli obblighi di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.»
- (54) Infine, al considerando 4 è stabilito che «La disciplina sugli aiuti alla formazione cessa di essere applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, che ne sostituisce le disposizioni.»
- (55) Dato che l'aiuto previsto supera 1 milione di euro, non vi è dubbio che deve essere notificato e autorizzato dalla Commissione. Inoltre è chiaro che detto aiuto deve, in linea di massima, conformarsi ai criteri sull'esenzione stabiliti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 68/2001.
- (56) Tuttavia la Germania contesta che la Commissione sia anche autorizzata a valutare se l'aiuto ha un effetto incentivante. La Commissione è del parere che la nozione di aiuto di Stato, in particolare il criterio della necessità dell'aiuto, comporti l'esistenza di un effetto incentivante dell'aiuto rispetto al beneficiario. L'aiuto non può contribuire al comune interesse se lo Stato sostiene misure (incluse le misure di formazione) che il beneficiario in ogni caso effettuerebbe. Le recenti decisioni della Commissione hanno espressamente incluso una valutazione dell'effetto di incentivazione delle misure di formazione (*Ford Genk, GM Antwerp*) conformemente al regolamento (CE) n. 68/2001, al Piano di azione per gli aiuti di Stato e a sentenze della Corte sui criteri richiesti ai fini della compatibilità degli aiuti con il mercato comune.
- (57) A sostegno della sua posizione, la Germania afferma innanzitutto che la compatibilità con il mercato comune deve essere valutata alla luce dei criteri stabiliti nel regolamento e, a questo riguardo, cita il considerando 4 del regolamento (CE) n. 68/2001 nel senso che «gli aiuti saranno valutati dalla Commissione, in particolare, alla luce dei criteri stabiliti nel presente regolamento». La Germania non tiene conto del fatto che le parole «in particolare» significano precisamente che la valutazione individuale non si limita alla valutazione dell'aiuto previsto dal regolamento (CE) n. 68/2001. Poiché il considerando 16 chiaramente indica che siffatti aiuti restano soggetti ad una valutazione individuale, è dubbio quanto al fatto che detta valutazione non si limita ai criteri stabiliti nel succitato regolamento e deve essere effettuata direttamente sulla base dell'articolo 87 del trattato CE.
- (58) In secondo luogo, la Germania sostiene che il regolamento (CE) n. 68/2001 dovrebbe essere interpretato alla luce della Disciplina del 1998 sugli aiuti alla formazione che è stato il predecessore di detto regolamento e che ha stabilito i criteri per valutare l'esistenza di un effetto d'incentivazione in caso di aiuti di importo elevato. In particolare, la Germania afferma che secondo detta disciplina si presumeva l'esistenza di un effetto di incentivazione quando la formazione veniva impartita in un'area assistita ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) oppure c). Tuttavia la Commissione non può accogliere tale argomento in quanto il considerando 4 del regolamento (CE) n. 68/2001 non lascia alcun dubbio sul fatto che la disciplina degli aiuti di Stato destinati alla formazione è stata abolita alla data dell'entrata in vigore del regolamento succitato. L'intenzione della Commissione — e l'effetto del regolamento — era di sostituire la disciplina con il regolamento. Da un lato, ciò è evidente nelle altre versioni linguistiche in cui il considerando 4 del regolamento (CE) n. 68/2001 precisa che la disciplina è «abolita» dato che il suo contenuto è «sostituito». D'altro canto, ciò è chiaramente enunciato in precedenti decisioni della Commissione⁽¹⁵⁾. Per di più, il regolamento non ha ripreso la presunzione giuridica della disciplina circa l'esistenza di un effetto di incentivazione, ma ha invece deliberatamente stabilito in termini più generici che, in determinate condizioni, gli aiuti alla formazione possono risultare compatibili con il mercato comune⁽¹⁶⁾. Tuttavia, supponendo che un'impresa avrebbe in ogni caso attuato le misure di formazione sovvenzionate, e in particolare in assenza di aiuti, non si può ritenere che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione.
- (59) In terzo luogo, la Germania e in particolare il beneficiario sostengono che una valutazione addizionale della necessità dell'aiuto in base all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE significherebbe che il regolamento (CE) n. 68/2001 nel suo insieme violerebbe detta disposizione del trattato. Nella fattispecie chiaramente si suppone che la necessità dell'aiuto non sia valutata. La Commissione non può neppure accettare questo argomento in quanto, ovviamente, non tiene conto del fatto che si presume del pari che sia soddisfatto il criterio di necessità anche nel caso di aiuti inferiori a 1 milione di euro che soddisfano i criteri stabiliti da detto regolamento.
- (15) Cfr. ad esempio la decisione della Commissione 2001/698/CE del 18 luglio 2001, *Sabena* (GU L 249 del 19.9.2001, pag. 21), di cui il considerando 28 recita: «... Tale disciplina è stata successivamente sostituita dal regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti destinati alla formazione».
- (16) Il punto 50 fornisce maggiori chiarimenti sulle osservazioni formulate nel regolamento (CE) n. 68/2001 concernenti l'effetto di incentivazione.

(60) In quarto luogo, la Germania asserisce che la Commissione si discosta dalla prassi seguita in casi precedenti nei quali non aveva valutato l'esistenza di un effetto di incentivazione. Ciò è esatto, tuttavia la Commissione ha indicato che aveva mutato la sua prassi in base ad un approccio economico più perfezionato. Tale cambiamento è avvenuto nel corso della valutazione approfondita dei casi di aiuto *Ford Genk e GM Antwerp*, ed è stato esplicitamente riconosciuto in tale occasione. Ciò nonostante la Germania indica che la prassi della Commissione manca di coerenza in quanto, dopo aver avviato il procedimento di indagine formale nel caso *Ford Genk*, la Commissione ha adottato una decisione perlomeno in altri due casi, in particolare *BMW Austria* (caso N 304/2005) ⁽¹⁷⁾ e *Webasto* (caso N 653/2005) senza effettuare una valutazione equivalente oppure sulla base di un'altra valutazione. Tuttavia la Commissione osserva che tali decisioni erano state adottate senza una valutazione approfondita e prima che si concludesse la prima delle due valutazioni approfondite succitate, nelle quali la Commissione ha perfezionato il suo approccio. Non si contesta il fatto che la Commissione possa perfezionare e mutare il suo approccio qualora vi siano sufficienti motivi per farlo. È il caso verificatosi con *Ford Genk e GM Antwerp*, ma non in precedenti decisioni di aiuto. Pertanto la Commissione poteva, prima della decisione definitiva relativa al caso *Ford Genk*, continuare a basarsi sulla sua precedente prassi decisionale.

(61) In quinto luogo, la Germania e il beneficiario contestano la tesi secondo la quale la Commissione può basarsi sulle decisioni *Ford Genk e GM Antwerp* in quanto i fatti di detti casi differiscono da quelli oggetto del caso DHL. La Commissione, avrebbe invece dovuto basarsi sulla decisione *Webasto*. Chiaramente non si può sostenere che l'aiuto a favore di DHL dovrebbe essere trattato in maniera diversa in quanto non riguarda, come gli altri due casi, il settore automobilistico. La decisione relativa al caso *Webasto*, sulla quale la Germania e lo stesso beneficiario si basano, concerne il settore automobilistico. L'unica differenza potrebbe essere il fatto che i primi due casi riguardano impianti esistenti, mentre DHL e *Webasto* concernono nuovi impianti. Ciò nonostante, mentre è indiscusso che nei primi due casi qualsiasi aiuto a misure di formazione che sarebbero state in ogni caso attuate costituiscono un aiuto al funzionamento, la Commissione non vede come si possa affermare che non sussiste aiuto al funzionamento nel caso di misure di formazione riguardanti un nuovo impianto che sarebbero state comunque attuate. Anche in tal caso la società riceve un sostegno per misure che dovrebbe comunque attuare.

(62) Inoltre, le misure di formazione nel caso di un nuovo impianto che sarebbero state comunque attuate non pos-

sono essere giustificate neppure da considerazioni sottese alla concessione di aiuti regionali, dato che gli svantaggi regionali sarebbero stati corretti da aiuti regionali all'investimento e non da aiuti alla formazione. A questo riguardo la Germania sostiene che la prospettiva di ricevere un aiuto di Stato per misure di formazione necessarie e di vasta portata ha avuto un ruolo cruciale nella decisione finale adottata da DHL di rilocalizzarsi altrove. Tuttavia la Commissione sostiene che è prassi corrente nell'Unione europea che le imprese adottino una decisione nel tentativo di ridurre i costi e di aumentare la redditività. Le imprese interessate alla rilocalizzazione della loro produzione spesso prendono in esame vari siti concorrenziali in Stati membri diversi. La decisione a favore di un determinato sito alla fine dipende non solo dai costi operativi previsti (inclusi i costi di formazione per dipendenti assunti di recente, spesso non qualificati) e altri vantaggi o svantaggi economici (ad esempio, le norme locali sugli orari di funzionamento), ma anche, in certa misura, dalla possibilità di ricevere un sostegno governativo (aiuto regionale). La Commissione non può accettare la tesi della Germania dato che, diversamente dagli aiuti regionali all'investimento, gli aiuti alla formazione non perseguono l'obiettivo di influire sulla scelta della località bensì di ovviare alla scarsità di investimenti nella formazione a livello comunitario. Livelli di qualificazione più bassi in un'area assistita costituiscono un problema regionale che deve essere risolto mediante aiuti regionali all'investimento.

(63) Sulla base delle informazioni fornite, la Commissione conclude che DHL dovrebbe in ogni caso provvedere a gran parte della formazione dei suoi dipendenti, ossia anche in assenza di aiuto. Ciò si evince da due osservazioni principali, che sono formulate in prosieguo: innanzitutto, la formazione dei dipendenti è necessaria perché il centro logistico possa cominciare ad essere operativo e, in secondo luogo, le misure di formazione sono, in larga misura, richieste per legge.

a) Formazione richiesta per fare funzionare il nuovo impianto

(64) Per quanto concerne la necessità della formazione, la rilocalizzazione di DHL a Leipzig-Halle, in Germania, è analoga nei suoi effetti all'insediamento di una nuova impresa dal momento che DHL deve assumere nuovi dipendenti per poter avviare le operazioni. Le sue esigenze operative apparentemente possono essere soddisfatte in tre modi: DHL potrebbe assumere nuovi dipendenti che avrebbero bisogno di formazione; oppure assumere dipendenti qualificati o subappaltare determinati servizi.

⁽¹⁷⁾ GU C 87 dell'11.4.2006, pag. 4.

(65) Da un lato, la Germania non ha fornito informazioni addizionali tali da dissipare i dubbi della Commissione sulla capacità di DHL di assumere dipendenti sufficientemente formati nella nuova località. Anzi, DHL ha confermato che i dipendenti di Bruxelles, sede attuale di DHL, sono fondamentalmente riluttanti a trasferirsi in Germania. Inoltre, DHL non ha fornito alcuna prova della sua capacità di attrarre dipendenti qualificati sul mercato locale od europeo della manodopera in numero sufficiente per soddisfare il suo fabbisogno. Apparentemente non esistono lavoratori adeguatamente specializzati sul mercato locale e sembra alquanto difficile reperire siffatti lavoratori sul mercato europeo dei servizi di trasporto aereo.

(66) D'altro canto, la Germania non ha in maniera convincente corroborato la tesi di DHL secondo cui, in assenza dell'aiuto, vari servizi verrebbero dati in appalto a imprese locali, con il risultato che potrebbe essere evitata l'attuazione delle misure di formazione previste. Né ha fornito la prova della disponibilità di siffatti fornitori di servizi presso l'aeroporto di Leipzig. Dato che, in primo luogo, pur subappaltando, DHL avrebbe comunque bisogno di alcune misure di formazione e visto, in secondo luogo, che l'intero investimento di DHL a Leipzig-Halle è destinato precisamente a fornire tutti i servizi di corriere espresso utilizzando il proprio personale, nonché ad offrire tali servizi a concorrenti operanti nello stesso aeroporto, la Commissione conclude che l'alternativa del subappalto non si adatta al piano commerciale della società e quindi comporterebbe costi addizionali.

(67) La Germania sostiene inoltre che tenuto conto del fatto che DHL creerà nuovi posti di lavoro in un'area assistita ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE, l'aiuto non è un mero aiuto al funzionamento, come è accaduto per i casi del settore automobilistico in Belgio, bensì un aiuto per un nuovo impianto per il quale non sono disponibili lavoratori qualificati. La Commissione deve respingere tale tesi in quanto DHL avrebbe dovuto, in ogni caso e a prescindere dalla nuova località, attuare le misure di formazione necessarie per il nuovo centro operativo costituito altrove che a Bruxelles.

b) *Formazione richiesta per legge*

(68) Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la maggior parte delle misure di formazione sono obbligatorie in base alle legislazioni nazionale ed europea. Considerando la natura specifica dei servizi forniti da DHL, che presentano un rischio considerevole in termini di sicurezza attiva e passiva, esistono varie norme minime e vari criteri di sicurezza imposti dalle legislazioni nazionale ed europea per la movimentazione delle merci e per i controlli e le ispezioni tecniche degli aeromobili.

Meccanici e tecnici DHL EAT

(69) È il caso delle misure di formazione concernenti i controlli pre-volo e i controlli in rampa che devono essere

effettuati da meccanici e tecnici DHL EAT. Secondo il regolamento CE n. 2042/2003 il personale che effettua la manutenzione degli aeromobili deve essere in possesso di licenza a emettere certificati di riammissione. Le condizioni per ottenere siffatte licenze sono indicate nel succitato regolamento e riguardano l'ambito e il contenuto delle corrispondenti misure di formazione.

(70) Le misure di formazione previste sono conformi ai requisiti obbligatori testé citati e riguardano due categorie professionali: meccanico per la certificazione della manutenzione di linea (categoria A) e tecnico/meccanico per la certificazione della manutenzione (categoria B1). La formazione per entrambe le categorie comprende i seguenti moduli:

- a) corsi di inglese, incluso inglese tecnico;
- b) conoscenze tecniche di base, tra cui elettricità, elettronica e aerodinamica;
- c) applicazione pratica delle conoscenze tecniche di base acquisite;
- d) ulteriore formazione per CAT B1.

(71) Tutte le misure di formazione DHL EAT sono seguite da giornate di formazione sul posto di lavoro, il cui numero è notevolmente superiore a quello delle giornate dedicate alla formazione teorica.

(72) La Germania è consapevole del fatto che senza un personale adeguatamente specializzato e autorizzato, DHL non può essere operativa. Dato che l'intero programma di formazione è richiesto dal regolamento CE 68/2001, le autorità tedesche riconoscono che DHL non può astenersi dall'attuare nessuna di queste misure di formazione. Tuttavia, esse sostengono che in assenza dell'aiuto, DHL non organizzerebbe alcuna formazione, ma invece assumerebbe da imprese concorrenti personale fornito di licenza oppure opterebbe per il subappalto.

(73) Secondo l'analisi di costi fornita dalla Germania, i costi di subappalto sono inferiori ai costi del personale, inclusa la formazione circa [(5-20 %)] per CAT A e circa [(10-30 %)] per CAT B1). Tuttavia, la Germania non ha fornito alcuna prova dell'esistenza o della disponibilità di fornitori di servizi adeguati.

- (74) Per quanto concerne l'assunzione di lavoratori qualificati da imprese concorrenti, la Germania non ha fornito alcuna prova della disponibilità di personale formato e qualificato sul mercato del lavoro europeo disposto a trasferirsi a Leipzig-Halle. Essa stessa ha riconosciuto che il mercato europeo della manodopera per i servizi di trasporto aereo attualmente registra una carenza di meccanici e di tecnici formati e qualificati.
- (75) La Germania ha anche fornito un'analisi dei costi dei corsi di lingua inglese previsti per i meccanici e per i tecnici di DHL EAT. Essa sostiene che si tratta di misure generali e complementari rispetto alla formazione obbligatoria, per cui, per detti costi ha calcolato costi ammissibili ammontanti a [(0,5-1)] milioni di euro. Tuttavia la Commissione rileva, innanzitutto, che i corsi riguardano l'inglese tecnico. In secondo luogo, essa osserva che i controlli tecnici sugli aeromobili sono standardizzati in tutta Europa, ragione per cui i meccanici e i tecnici di DHL EAT devono avere la padronanza dell'inglese tecnico. Alla Commissione inoltre risulta che detti corsi di inglese tecnico rientrano nel programma di formazione obbligatorio standardizzato. Essa ritiene quindi che DHL in ogni caso dovrebbe organizzare corsi di inglese tecnico, anche in assenza di aiuto.
- (76) Di conseguenza la Commissione conclude che le misure di formazione succitate sono obbligatorie e necessarie per il buon funzionamento di DHL EAT e in ogni caso sarebbero intraprese dalla società anche in assenza di aiuto. Essa ritiene pertanto che i costi di formazione per i meccanici e i tecnici di DHL EAT non costituiscano costi ammissibili.
- Agenti di rampa II
- (77) Gli agenti di rampa II svolgono i seguenti compiti: gestione dell'impianto dei servizi di terra, carico e scarico degli aeromobili, trasmissione di documenti di volo, redazione di rapporti, comunicazione con i piloti e le autorità aeroportuali. Il progetto notificato prevede la formazione di 210 agenti rampa II per costi ammissibili ammontanti a [(2-3)] milioni di euro.
- (78) Secondo la legislazione tedesca, per poter lavorare nei piazzali degli aeroporti, gli agenti di rampa II devono ricevere una formazione nella manipolazione degli impianti di servizi di terra (*Arbeitsschutzgesetz*) e nel campo della sicurezza (BGV C 10 FBO) nonché possedere una licenza per la conduzione di veicoli nei piazzali (BGG 925 — *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*). Inoltre devono avere ricevuto una formazione nella movimentazione di merci pericolose e devono essere al corrente dei potenziali rischi associati (*Gefahrstoffverordnung*). Infine, devono frequentare un corso di formazione sulle merci pericolose, conformemente alle disposizioni del regolamento IATA sulle merci pericolose.
- (79) Dai punti 77 e 78 risulta che i corsi di formazione previsti nel progetto notificato sono in gran parte corsi obbligatori riguardanti il rimorchiaggio degli aeromobili; lo sbrinamento degli aeromobili (corso di base e corso di aggiornamento), la licenza di conduzione nei piazzali; i controlli sottobordo; l'istruzione in materia di protezione antincendio; il funzionamento delle porte cargo; il pronto soccorso; il certificato per la guida degli elevatori; IATA PK 7/8; l'impianto di servizi di terra la sicurezza della rampa; istruzione in materia di sicurezza, la sicurezza attiva e passiva. Il corso di preparazione ULD è una specifica misura di formazione destinata alla movimentazione dei container DHL.
- (80) Gli unici corsi che non sono obbligatori sono (G25/41) sanità del lavoro (4 su un totale di 240 ore di corso), DIN EN 9001:2000 qualità e processi e DIN EN 14001 gestione dell'ambiente e struttura organizzativa (8 ore su un totale di 240 ore di formazione). Tuttavia, dal momento che la Germania ha insistito sul fatto che DHL intende fornire direttamente tutti i servizi connessi all'*hub* nonché offrirli a concorrenti attivi nell'aeroporto di Leipzig-Halle e dato che non è stato stabilito, che in assenza di aiuto, DHL non organizzerebbe questi corsi di formazione, i corsi apparentemente fanno parte del pacchetto di formazione necessario affinché i dipendenti di DHL riescano a far funzionare il centro di corriere espresso, che unitamente a Hong Kong (Cina) e a Wilmington (Stati Uniti) è il principale *hub* mondiale di DHL. In particolare, i corsi sulla sanità nel posto di lavoro sembrano essere indispensabili in quanto insegnano al personale ad individuare qualsiasi dipendente che possa rappresentare un rischio per il loro ambiente di lavoro, considerato che lo svolgimento efficiente delle attività

di DHL dipende dalla prevenzione ed eliminazione di qualsiasi imprevisto ritardo. Secondo le informazioni fornite, gli agenti di rampa II che partecipano a detta formazione saranno anche in grado di verificare le attitudini professionali generali di futuri dipendenti. Conformemente al suo quadro di valutazione illustrato al punto 25, la Commissione conclude che benché non sia richiesta per legge, la formazione è necessaria per il buon funzionamento dell'*hub* e quindi sarebbe in ogni caso organizzata da DHL. Il corso di formazione sulle norme di qualità, pur non essendo di per sé obbligatorio, è stato imposto alle affiliate di DHL dalla direzione generale di Deutsche Post. DHL ha annunciato che tutto il personale di DHL riceverà una formazione specifica al fine di ottenere il certificato DIN EN 9001 ⁽¹⁸⁾. Inoltre DHL indicato che la norma DIN EN 14001 sarà introdotta a partire dal luglio 2008 ⁽¹⁹⁾. Pertanto le misure di formazione che formano oggetto della presente decisione sono chiaramente necessarie per soddisfare i criteri dettati dalla strategia commerciale della società e quindi in ogni caso sarebbero state attuate in assenza di aiuti. Inoltre, dato che le filiali di DHL fanno pubblicità al fatto che esse operano secondo gli standard più elevati come confermato dai relativi certificati DIN, DHL in quanto fornitore di servizi, può includere tali costi nella sua strategia di prezzi. Di conseguenza la Commissione ritiene che DHL avrebbe organizzato le succitate misure di formazione anche in assenza di aiuti.

- (81) Ciò premesso la Commissione conclude che benché alcune delle misure di formazione per gli agenti di rampa II siano obbligatorie, altre rientrano nella strategia di qualità della società, con il risultato che, senza eccezioni, sono tutte necessarie per il funzionamento efficiente del centro di corriere espresso e sarebbero state avviate dall'impresa anche in assenza di aiuti. La Commissione ritiene pertanto che i costi di formazione per gli agenti di rampa II non costituiscano costi ammissibili.

Agenti di sicurezza

- (82) La legislazione vigente in materia è il regolamento (CE) n. 2320/2002. Le sezioni 8 e 9 della legge tedesca sulla sicurezza aerea (*Luftsicherheitsgesetz*) esigono che gli operatori aeroportuali e gli operatori di trasporto aereo di merci forniscano una formazione al loro personale di sicurezza e a tutti gli altri dipendenti.

- (83) In gran parte i corsi di formazione per gli agenti di sicurezza previsti da DHL corrispondono come contenuto e numero di ore ai corsi di formazione previsti dalla legislazione nazionale (*Musterlehrplan für Luftsicherheitskontrollkäfte für Personal- und Warenkontrollen*) di attuazione del regolamento (CE) n. 2320/2002. Il modulo di formazione IATA PK 7/8 è peraltro obbligatorio in base al regolamento IATA sulle merci pericolose (*IATA Gefahrgutvorschriften*), che è stato recepito nella legislazione tedesca mediante Nfl II-36/05. Inoltre i corsi di pronto soccorso e di protezione antincendio sono obbligatori in base alla legge tedesca sulla sicurezza nel posto di lavoro (*Arbeitsschutzgesetz*).

- (84) Soltanto i corsi di formazione per la licenza di conduzione nei piazzali e per la gestione della qualità (8 ore su un totale di più di 300 ore lavorative in entrambi i casi) sembrano essere accessori, ossia non richiesti per legge. Tuttavia dato che la Germania ha insistito sul fatto che DHL intende fornire tutti i servizi connessi all'*hub* e non ha dimostrato che, in assenza di aiuti, non organizzerebbe tali corsi, la Commissione ritiene che essi formino parte del pacchetto complessivo di formazione. Inoltre i corsi DIN EN 9001:2000 e DIN EN 14001 previsti per gli agenti di sicurezza rientrano nella normale prassi commerciale di Deutsche Post e quindi sono indispensabili per tutti i dipendenti di DHL (cfr. 80). Analogamente, sembra essere indispensabile per gli agenti di sicurezza il corso per la licenza di guida dei veicoli sui piazzali in quanto essi hanno bisogno di avere accesso in qualsiasi momento a tutti i piazzali e alle piste dell'aeroporto. Sarebbe assurdo mettere a repentaglio il buon funzionamento dell'*hub* semplicemente per il fatto che un agente di sicurezza non ha accesso al piazzale (come spiegato al punto 90 e ss., la formazione può essere limitata a un determinato numero di dipendenti). Come indicato nel quadro di valutazione illustrato al punto 25, la Commissione conclude che pur non essendo richiesta per legge, la formazione è necessaria per il buon funzionamento dell'*hub* e quindi sarebbe stata in ogni caso organizzata da DHL. Pertanto la Commissione osserva che questi due corsi di formazione rimarrebbero immutati anche in assenza di aiuti.

- (85) Data l'obbligatorietà dei corsi di formazione per gli agenti di sicurezza come indicato ai punti 83 e 84, la Commissione non può accettare la tesi della Germania secondo cui DHL assumerebbe soltanto un numero minimo di dipendenti qualificati che a loro volta formerebbero gli altri dipendenti sul posto di lavoro. Sulla base delle informazioni fornite, alla Commissione risulta che tutti gli agenti di sicurezza devono completare i corsi.

⁽¹⁸⁾ http://www.dpwn.de/dpwn?skin=hi&check=yes&lang=de_DE&xmlFile=2000910

⁽¹⁹⁾ http://www.dpwn.de/dpwn%3Ftab%3D1%26skin%3Dhi%26check%3Dyes%26lang%3Dde_DE%26xmlFile%3D2008898

- (86) Considerato quanto sopra la Commissione conclude che i costi di formazione per gli agenti di sicurezza non costituiscono costi ammissibili.

Gestione delle operazioni

- (87) Soltanto per quanto concerne la gestione delle operazioni la Commissione giunge ad una conclusione diversa. La formazione per questa categoria di dipendenti consiste di corsi di inglese, introduzione al diritto del lavoro, comunicazione, tecniche di presentazione, gestione delle risorse umane, coaching di base, gestione di conflitti, creazione di spirito di gruppo, interviste a potenziali candidati e comportamento nel contesto societario. Il progetto notificato prevede la formazione di 110 manager di operazioni, per costi ammissibili ammontanti [(1-2)] milioni di euro. Si prevede che i manager di livello intermedio siano assunti tra dipendenti che abbiano già completato gli altri corsi di formazione (ossia agenti di rampa II e agenti addetti alla sicurezza).

- (88) Questa formazione manageriale fa seguito all'altra formazione e non sembra indispensabile per il buon funzionamento del centro di corriere espresso. Essa rappresenta un'opportunità di promozione per gli attuali dipendenti di DHL, di cui sviluppa le capacità personali e sociali. Le misure di formazione richiedono peraltro corsi di formazione generale necessari in settori diversi dal settore dell'aviazione e conferiscono qualifiche che possono essere chiaramente utilizzate in altre imprese, contribuendo nel contempo a migliorare l'ambiente di lavoro e le relazioni interpersonali nell'ambito dell'impresa.

- (89) Considerate le osservazioni formulate ai punti 87 e 88, la Commissione conclude che la formazione per la gestione delle operazioni non è richiesta per legge e va oltre quanto è necessario per il buon funzionamento del centro di corriere espresso DHL a Leipzig-Halle. Pertanto i costi per dette misure di formazione sono ammissibili ad aiuti alla formazione.

c) Dimensione della formazione necessaria

- (90) Secondo l'analisi di costi fornita dalla Germania (cfr. punto 37), 134 **agenti di rampa II** assicurerebbero il buon funzionamento del centro aeroportuale. Se si sostituiscono in una squadra di 6 persone a terra, 2 agenti

rampa II addetti alla guida con 2 agenti rampa I, i requisiti di legge e le esigenze operative sarebbero comunque soddisfatte. Di conseguenza la Germania sostiene che non sarebbe necessario che venissero formati da DHL gli altri 76 agenti di rampa II i quali quindi non verrebbero formati in assenza di aiuti alla formazione. I costi ammissibili per questi addizionali 76 agenti di rampa II ammontano a [(0,5-1,5)] milioni di euro per le misure di formazione generale e a [(0,01-0,03)] milioni di euro per le misure di formazione specifica.

- (91) Tuttavia, se DHL sostituisse gli agenti di rampa II, attualmente addetti alla guida, con agenti di rampa I, anche questi ultimi dovrebbero in certa misura essere formati, in particolare per quanto riguarda il funzionamento dell'impianto dei servizi a terra (in particolare guida sui piazzali, controllo sottobordo, conduzione di elevatori, sicurezza della rampa, istruzione antincendio, pronto soccorso ecc.). I costi di formazione per questi addizionali agenti di rampa I ammontano a [(0,1-0,5)] milioni di euro per le misure di formazione generale e a [(0,01-0,03)] milioni di euro per le misure di formazione specifica.

- (92) Secondo la Commissione i costi di formazione che DHL dovrebbe in ogni caso coprire per la formazione degli addizionali agenti di rampa I devono essere detratti, unitamente ai costi ammissibili per la formazione dei 76 agenti di rampa II addizionali, costi che ammontano a [(0,4-1,0 milioni)] di euro. Dato che queste misure di formazione vanno oltre il minimo necessario, che in ogni caso deve essere coperto da DHL, la Commissione conclude che soltanto quest'importo può beneficiare di aiuto.

- (93) Per quanto riguarda gli **addetti alla sicurezza**, la Germania spiega inoltre che il centro operativo DHL potrebbe funzionare in maniera efficiente con soltanto 70 dipendenti invece di 110, come inizialmente notificato. La differenza di 40 dipendenti potrebbe essere facilmente coperta mediante una maggiore sorveglianza elettronica senza mettere in pericolo la sicurezza del centro operativo. Lo studio corrispondente calcola il numero minimo in assoluto di persone necessarie per garantire la sicurezza di passeggeri e merci e lo moltiplica per il numero di turni. I calcoli tengono anche conto del numero totale di giorni lavorativi per settimana e del personale extra necessario per coprire casi di ferie o malattia al fine di garantire la continuità del servizio. Lo studio conclude che per questa formazione addizionale sarebbero necessari altri [(0,05-0,2)] milioni di euro.

- (94) Tuttavia, la Germania spiega anche che DHL intende assumere 110 agenti di sicurezza in quanto, essendo un'impresa mondiale con una grande reputazione, ha bisogno di evitare qualsiasi incidente legato alla sicurezza. Tali incidenti potrebbero avere un impatto negativo sulla qualità dei servizi prestati e potrebbero causare gravi danni e incidere sui rapporti con la clientela. Pertanto, per non mettere a repentaglio il funzionamento efficiente del servizio di corriere espresso, DHL ha deliberatamente optato per «la sovrassicurezza» («Übersicherung») del centro logistico aeroportuale. Di conseguenza la Commissione non può accettare la tesi della Germania secondo la quale dell'hub potrebbe funzionare bene con 70 agenti di sicurezza, anziché con 110. Conformemente al quadro di valutazione illustrato al punto 25, la Commissione conclude che benché non sia richiesta per legge, la formazione è necessaria per il buon funzionamento dell'hub e quindi sarebbe in ogni caso effettuata da DHL.
- (95) Di conseguenza si può concludere che tutte le misure di formazione volte a fornire a 110 agenti di sicurezza le competenze necessarie affinché il centro logistico sia operativo e funzioni con efficienza sarebbero in ogni caso effettuate. Di conseguenza la Commissione ritiene che tali costi non sono ammissibili ad aiuti alla formazione.

Tabella 3

Descrizione della mansione	Numero notificato	Formazione obbligatoria	Formazione addizionale
Agenti di Rampa II	210	134	76
Agenti di sicurezza	110	110	0
Manager (operazioni)	110	0	110
Meccanico addetto alla manutenzione che autorizza la riammissione (CAT A)	97	97	0
Tecnico/Meccanico di manutenzione che autorizza la riammissione (CAT B 1)	68	68	0

- (96) Sulla base dell'analisi di costi fornita dalla Germania la Commissione ha calcolato che i costi di formazione per le misure di formazione addizionali sono i seguenti ⁽²⁰⁾:

Tabella 4

(EUR)

Categoria di spesa	Agenti di Rampa II (*)	Manager di livello intermedio	Totale
Personale docente (teoria e pratica)	[...]	[...]	
Costi amministrativi	[...]	[...]	
Spese di viaggio	[...] (**)	[...]	
Costi totali Personale docente	[...]	[...]	[...]
Costi di personale per i partecipanti alla formazione	[...]	[...]	[...] (ammissibili solo parzialmente)
Costi totali ammissibili [...]			
Intensità massima di aiuto 60 %			
Aiuto 1 578 109			

(*) Gli importi sono indicati previa detrazione dei costi di formazione per gli agenti di rampa I. Tali costi verrebbero sostenuti in ogni caso, ossia anche nell'ipotesi alternativa presentata dalla Germania (sostituzione di un certo numero di agenti di rampa II con agenti di rampa I con una minor formazione).

(**) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania le spese di viaggio indicate non tengono conto delle spese di viaggio sostenute per la formazione specifica che ammontano a euro [...] che sarebbero ammissibili ad aiuto. La Commissione ritiene che le autorità tedesche abbiano deciso di non concedere alcuna sovvenzione a questo riguardo.

⁽²⁰⁾ La formazione addizionale include, in grande misura, misure generali; soltanto la formazione per gli agenti di rampa II include misure specifiche ammontanti a euro [...]. Tuttavia la formazione per gli agenti di rampa I, che, in assenza di aiuto, sostituirebbero agenti meglio formati include anche misure specifiche il cui costo ammonta a euro [...], ragione per cui i due importi si compensano l'un l'altro.

d) Calcolo dell'importo di aiuto ammissibile

(97) La misura notificata [(10-15)] milioni di euro di costi ammissibili notificati) include [(8-12)] milioni di euro di costi che sarebbero coperti in ogni caso da DHL, anche in assenza di aiuti alla formazione. Questa parte dell'aiuto notificato non riguarda misure di formazione addizionali, ma copre le normali spese operative dell'impresa per cui riduce i costi di solito sostenuti dalla medesima. Di conseguenza l'aiuto non può essere approvato.

(98) Il resto delle misure rappresenta costi ammissibili ammontanti a [(2-3)] milioni di euro. Ciò corrisponde ad un importo di aiuto di 1 578 109 EUR. Soltanto questa parte dell'aiuto soddisfa i criteri richiesti per la compatibilità con il mercato comune.

7. CONCLUSIONE

(99) La Commissione conclude che l'aiuto notificato a favore di DHL Leipzig riguarda, da un lato, costi ammontanti a [(8-12)] milioni di euro che devono essere coperti da DHL in ogni caso, ossia anche in assenza di aiuto e dall'altro lato, costi ammontanti a 2 630 182 EUR per misure di formazione che vanno oltre quanto necessario per legge o per ragioni operative.

(100) Di conseguenza la Commissione ritiene che la parte dell'aiuto notificato che non è necessaria per l'attuazione delle misure di formazione in questione non comporta attività di formazione addizionali, ma copre normali spese operative della società di cui riduce quindi i costi. In tale ottica l'aiuto falserebbe la concorrenza e inciderebbe sulle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Di conseguenza l'aiuto non può essere giustificato in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, del Trattato CE. Dato che non si può applicare nessun'altra delle deroghe previste dall'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE, l'aiuto di 6 175 198 EUR non è conforme ai criteri necessari per dichiarare la compatibilità con il mercato comune.

(101) Le altre misure notificate che rappresentano costi ammissibili di [(2-3)] milioni di euro, per cui è previsto un aiuto di 1 578 109 EUR, sono conformi ai criteri richiesti ai fini della compatibilità con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE

Articolo 1

L'aiuto di Stato, cui la Germania intende dare attuazione a favore di DHL, è incompatibile con il mercato comune per quanto concerne l'importo di 6 175 198 EUR.

Il resto dell'aiuto di Stato, ammontante a 1 578 109 EUR, cui la Germania intende dare attuazione a favore di DHL è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87 del trattato CE.

Articolo 2

La Germania informa la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, dei provvedimenti adottati per conformarvisi.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 2 luglio 2008.

Per la Commissione

Neelie KROES

Membro della Commissione