

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 45



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

54° anno
18 febbraio 2011

Sommario

IV *Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom*

2011/97/CE:

- ★ **Decisione della Commissione del 14 settembre 2005 — Aiuto di Stato C 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Ristrutturazione e privatizzazione** [notificata con il numero C(2005) 2706] ⁽¹⁾ 1

2011/98/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 28 ottobre 2009, relativa all'aiuto di Stato C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) applicato dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord — Sovvenzioni a CalMac e NorthLink per i servizi di trasporto marittimo in Scozia** [notificata con il numero C(2009) 8117] ⁽¹⁾ 33

Prezzo: 4 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

IV

(Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom)

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 settembre 2005

Aiuto di Stato C 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Ristrutturazione e privatizzazione

[notificata con il numero C(2005) 2706]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/97/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

(TREN A/30881) le autorità greche hanno dichiarato che avrebbero trasmesso tali informazioni a tempo debito.

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

(4) Il 25 settembre 2003 la Commissione ha ricevuto riguardo alla privatizzazione dell'Olympic Airways un reclamo ufficiale (TREN A/30589) da parte di una concorrente, l'Aegean Airlines.

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni a norma delle suddette disposizioni ⁽¹⁾,

(5) Il testo della legge di privatizzazione e la risposta all'ingiunzione di trasmettere informazioni sono state inviate alla Commissione con lettera del 29 settembre 2003 (TREN A/30866). Tuttavia, mancavano ancora alcuni elementi, e la Commissione lo ha fatto notare alle autorità greche con lettera del 31 ottobre 2003 (TREN D/17821) che è stata poi trasmessa via fax alla Rappresentanza permanente della Grecia il 4 dicembre 2003.

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 3 marzo 2003 (TREN A/26534 del 25 luglio 2003) le autorità greche hanno dichiarato di essersi accinte a privatizzare la compagnia aerea di proprietà statale Olympic Airways e hanno descritto le misure già adottate a tale scopo.

(6) Una nuova compagnia, denominata Olympic Airlines, è stata costituita il 12 dicembre 2003, prima che la Commissione avesse terminato l'esame della compatibilità delle misure di ristrutturazione e privatizzazione dell'Olympic Airways con l'articolo 87 del trattato. Il procedimento d'ingiunzione di fornire informazioni, adottato dalla Commissione l'8 settembre 2003, è stato quindi iscritto nel registro degli aiuti di Stato con il riferimento NN 4/03.

(2) In assenza di una notifica formale, l'8 settembre 2003 la Commissione ha adottato una decisione [C(2003) 3266], notificata alle autorità greche il 9 settembre 2003, nella quale essa ingiungeva loro di trasmetterle tutte le informazioni necessarie per poter esaminare la compatibilità delle misure di ristrutturazione e privatizzazione dell'Olympic Airways con l'articolo 87 del trattato.

(7) Con lettera del 15 dicembre 2003 (TREN D/22742) la Commissione ha reiterato la sua richiesta d'informazioni sulla privatizzazione. Le autorità greche hanno inviato informazioni con lettere del 18 e 19 dicembre 2003 (TREN A/38288 e TREN A/38258).

(3) Contemporaneamente all'ingiunzione, in una lettera alle autorità greche (TREN D/15287) la Commissione ha insistito perché esse le notificassero la legge (adottata il 9 settembre 2003) che disponeva la privatizzazione dell'Olympic Airways. Con lettera del 17 settembre 2003

(8) Il 15 gennaio 2004 è stato chiesto alle autorità greche di fornire informazioni supplementari (TREN D/160), che sono state inviate con due lettere entrambe del 16 gennaio 2004 (TREN A/11076 e A/11077).

⁽¹⁾ GU C 192 del 2.7.2004, pag. 2.

- (9) Il 16 gennaio 2004 la Commissione ha chiesto alle autorità greche informazioni riguardo all'aeroporto internazionale di Atene («ALA»), sito nella località di Spata, e alla relazione attuale fra questo e le società Olympic Airways/Olympic Airlines. Le autorità greche hanno risposto con lettera del 23 febbraio 2004. Un'altra richiesta d'informazioni in merito è stata inviata alla Grecia il 15 giugno 2004, che ha inviato risposte il 4 agosto 2004.
- (10) Con decisione del 16 marzo 2004, notificata alla Repubblica Ellenica con lettera del 16 marzo 2004 [SG(2002) D/228848], la Commissione ha avviato il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, che è stato registrato con il riferimento C 11/04.
- (11) La decisione della Commissione di avviare il procedimento formale di esame è stata anche pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni al riguardo. La Repubblica Ellenica ha inviato osservazioni alla Commissione con lettera dell'11 giugno 2004.
- (12) Nei termini previsti nell'avviso d'inizio del procedimento, la Commissione ha ricevuto osservazioni di due parti terze interessate. Tali osservazioni sono state trasmesse alle autorità greche perché presentassero le loro osservazioni, che sono pervenute alla Commissione il 3 novembre 2004.
- (13) L'11 ottobre 2004 la Commissione aveva inviato alla Grecia un avvertimento formale, notificando la sua intenzione d'inviarle un'ingiunzione di sospensione se, entro dieci giorni dalla ricezione di tale avvertimento, non le pervenissero informazioni sufficienti a dimostrare che la Grecia non corrispondeva più ai beneficiari. Inoltre, la Commissione aveva chiesto alle autorità greche di presentare osservazioni al riguardo. Il 28 ottobre 2004 le autorità greche hanno risposto all'avvertimento formale, sostenendo che un'ingiunzione in quella fase avrebbe gravemente compromesso l'intensa attività che la Grecia stava dispiegando per trovare una soluzione e sarebbe stata sproporzionata e ingiustificata.
- (14) Dopo aver presentato le loro osservazioni, i rappresentanti delle autorità greche hanno tenuto informati i servizi della Commissione degli sviluppi della situazione a intervalli regolari (nelle riunioni del 17 e 19 dicembre 2004, del 3 e 7 febbraio e del 28 aprile 2005 e con lettere del 22 febbraio e 19 aprile 2005), inviando anche informazioni sull'andamento della ristrutturazione e privatizzazione dell'Olympic Airlines e dell'Olympic Airways Services.
- (15) Le autorità greche hanno trasmesso ai servizi della Commissione informazioni anche sui seguenti elementi:
- (mediante e-mail del 22 dicembre 2004), riguardo alla legge 3259/2004 che concedeva all'Olympic Airways immunità temporanea dalle misure coercitive richieste dai creditori;
 - (mediante e-mail del 22 dicembre 2004 e del 4 aprile 2005), riguardo alla legge 3282/2004 con la quale lo Stato subentrava all'Olympic Airways nei suoi obblighi nei confronti delle istituzioni finanziarie in relazione agli accordi di finanziamento e di locazione finanziaria degli aeromobili Airbus A340-300 dell'Olympic Airlines.
- Di questi chiarimenti supplementari si terrà conto nella presente decisione là dove essi risultino pertinenti e aiutino a spiegare i punti problematici indicati dalla Commissione nell'iniziare il procedimento.

2. I FATTI

2.1 DECISIONI RIGUARDANTI L'OLYMPIC AIRWAYS E LE SOCIETÀ DA ESSA CONTROLLATE, ADOTTATE IN PASSATO DALLA COMMISSIONE.

Decisione del 1994

- (16) Il 7 ottobre 1994 la Commissione ha adottato la decisione 94/696/CE ⁽³⁾ («la decisione del 1994»), dichiarando compatibili con il mercato comune gli aiuti all'Olympic Airways già concessi o previsti dalla Grecia, purché questa rispettasse una serie d'impegni indicati in tale decisione.

Decisione del 1998

- (17) Tuttavia, poiché varie condizioni della decisione del 1994 non erano state rispettate, la Commissione ha deciso il 30 aprile 1996 di riaprire il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato e d'iniziare un procedimento riguardo a nuovi aiuti non notificati di cui era venuta a conoscenza ⁽⁴⁾.

- (18) Il 14 agosto 1998 la Commissione ha adottato la decisione 1999/332/CE ⁽⁵⁾ («la decisione del 1998»), dichiarando compatibili con il mercato comune alcuni aiuti all'Olympic Airways già concessi o previsti dalla Grecia nel contesto di un piano di ristrutturazione relativo al periodo 1998-2002. Anche in questo caso gli aiuti autorizzati erano subordinati a una serie di condizioni.

⁽³⁾ GU L 273 del 25.10.1994, pag. 22.

⁽⁴⁾ GU C 176 del 19.6.1996, pag. 5.

⁽⁵⁾ GU L 128 del 21.5.1999, pag. 1.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

Decisione del 2000

- (19) Nel luglio 2000 la Repubblica Ellenica ha notificato alla Commissione la sua intenzione di utilizzare l'importo rimanente degli aiuti autorizzati per costituire una serie di garanzie su prestiti, da contrarre prima della fine del 2000, per l'acquisto di nuovi aeromobili e per gli investimenti necessari per trasferire l'Olympic Airways nell'AIA, a Spata. Con lettera del 10 novembre 2000 [SG(2000)D/108307], la Commissione ha informato le autorità greche della sua decisione di modificare in parte la decisione del 1998, riguardo alle misure di aiuto consistenti in garanzie sui prestiti.

Decisione del 2002

- (20) Il 6 marzo 2002 la Commissione ha deciso d'iniziare un procedimento formale di esame ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2 del trattato, esprimendo dubbi riguardo alla legalità dell'utilizzo degli aiuti da essa autorizzati con le decisioni del 1994 e del 1998, all'esecuzione effettiva del piano di ristrutturazione della società e alla possibile concessione di nuovi aiuti di Stato illegali.
- (21) Il 9 agosto 2002 la Commissione ha inviato alle autorità greche un'altra ingiunzione di fornire le informazioni già richieste: in particolare, la presentazione dei dati contabili e gli importi dei pagamenti dei costi di esercizio da parte dello Stato. Le risposte della Repubblica Ellenica sono state insufficienti.
- (22) L'11 dicembre 2002 la Commissione ha adottato la decisione finale 2003/372/CE ⁽⁶⁾ («la decisione del 2002»), negativa, relativa all'aiuto concesso dalla Repubblica Ellenica all'Olympic Airways, concludendo che gli aiuti concessi in precedenza dallo Stato e autorizzati dalla Commissione stessa erano incompatibili con il trattato a causa dell'inosservanza delle condizioni poste, in particolare della non corretta attuazione del piano di ristrutturazione. La Commissione ha inoltre riscontrato che l'Olympic Airways aveva ricevuto nuovi aiuti illegali e incompatibili con il mercato comune, in quanto lo Stato greco aveva tollerato il non pagamento o dilazioni di pagamento di alcuni contributi previdenziali, dell'IVA sul carburante e su parti di ricambio, dei canoni di locazione dovuti a società di gestione di aeroporti, di tasse aeroportuali e di una tassa, detta «spatosimo», applicata ai passeggeri in partenza dagli aeroporti greci.
- (23) Ai sensi di questa decisione la Grecia era tenuta ad adottare senza indugio, a norma delle pertinenti disposizioni giuridiche nazionali, purché queste consentissero l'esecuzione immediata ed efficace della decisione, tutte le misure necessarie per recuperare presso il beneficiario l'aiuto di Stato di 14 miliardi di GRD (pari a 41 milioni di EUR)

menzionato all'articolo 1 della decisione e un nuovo aiuto menzionato all'articolo 2 della decisione. Gli aiuti da recuperare dovevano comprendere anche gli interessi, con decorrenza dalla data in cui essi erano stati messi a disposizione del beneficiario fino alla data del recupero.

- (24) Alla Grecia è stato inoltre ingiunto d'informare la Commissione, entro due mesi dalla data di notifica della decisione, dei provvedimenti adottati per conformarvisi. La decisione è stata notificata alle autorità greche mediante lettera del 13 dicembre 2002 [SG(02) D/233148] e pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 28 maggio 2003.

- (25) L'11 febbraio 2003, in riferimento alla decisione del 2002, il governo greco ha informato la Commissione che, avendo ricevuto un parere indipendente secondo il quale l'Olympic Airways non aveva ricevuto un trattamento preferenziale, non si sarebbe attenuto all'obbligo impostogli nella decisione di recuperare l'importo che la Commissione aveva giudicato incompatibile.

Seguito dato alla decisione del 2002

- (26) Il 24 febbraio 2003 l'Olympic Airways ha presentato ricorso in impugnazione contro la decisione della Commissione dinanzi al Tribunale di primo grado (causa T-68/03). La Grecia non ha chiesto di unirsi in tale procedimento e non ha presentato ricorso in impugnazione contro la decisione della Commissione dinanzi alla Corte di giustizia europea.
- (27) Il 6 marzo 2003 la Commissione ha informato il governo greco che era tenuto a conformarsi alla decisione del 2002. Il 26 giugno 2003 il governo greco ha risposto che stava esaminando gli effetti giuridici della decisione del 2002 e del procedimento seguito dalla Commissione nell'adottarla ed ha assicurato alla Commissione che intendeva effettuare il recupero. In realtà, il recupero non è stato effettuato né è stata indicato alla Commissione un calendario per l'effettuazione del recupero. Di conseguenza, la Commissione si è vista costretta ad adire la Corte di giustizia europea il 3 ottobre 2003 (causa C-415/03) per inadempienza da parte della Grecia della decisione da essa adottata.
- (28) Il 12 maggio 2005 la Corte di giustizia europea ha statuito a favore della Commissione nella causa C-415/03 ⁽⁷⁾. La Corte (seconda camera) ha dichiarato che la Grecia, non avendo adottato entro il termine prescritto tutte le misure necessarie per il recupero degli aiuti ritenuti illegittimi e incompatibili con il mercato comune — ad esclusione degli importi dei contributi previdenziali — non aveva adempiuto ai suoi obblighi.

⁽⁶⁾ GU L 132 del 28.5.2003, pag. 1.

⁽⁷⁾ Sentenza non ancora pubblicata nella Raccolta.

- (29) Il 23 maggio 2005 la Commissione europea ha inviato alle autorità greche una lettera relativa alle misure che la Grecia doveva adottare per assicurare l'osservanza della sentenza della Corte di giustizia europea, del 12 maggio 2005, nella causa C-415/03.
- (30) Con lettera del 2 giugno 2005 le autorità greche hanno risposto ribadendo la disponibilità a offrire piena collaborazione alla Commissione a questo riguardo. Tale risposta sarà presentata in compendio più oltre, ove pertinente alle questioni sollevate nell'avvio del procedimento.
- (31) A tutt'oggi non è stato ancora effettuato il recupero dell'aiuto decretato incompatibile dalla Commissione nella decisione dell'11 dicembre 2002. La Commissione potrebbe tentare un'azione ai sensi dell'articolo 228 del trattato CE per inesecuzione della sentenza.
- (32) La presente decisione riguarda tuttavia solo le decisioni o misure adottate dalle autorità greche a favore dell'Olympic Airways e alle società ad essa succedute dopo l'adozione della decisione del 2002.

3. AVVIO DEL PROCEDIMENTO

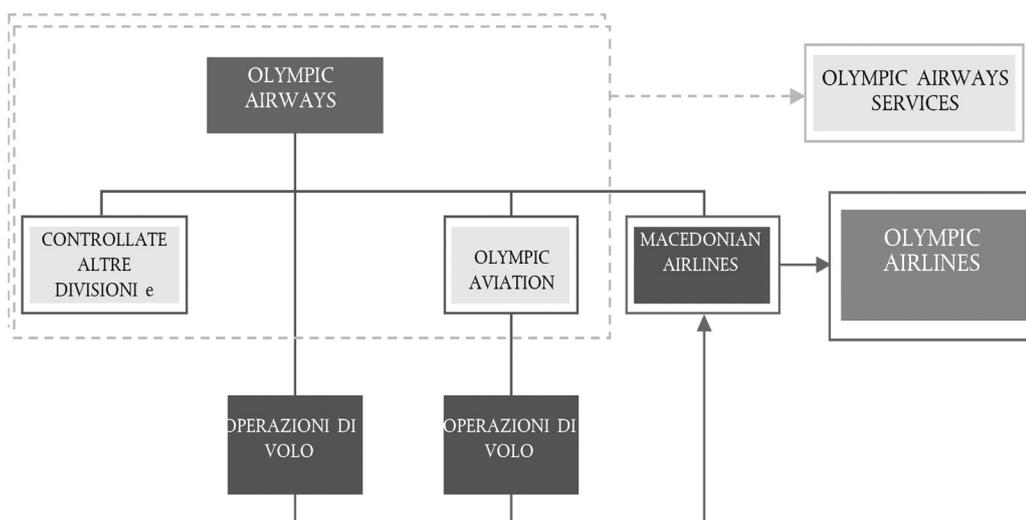
La decisione della Commissione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, si è basata su vari motivi.

3.1. IL FATTO CHE L'OLYMPIC AIRWAYS HA CONTINUATO A NON PAGARE LE IMPOSTE ED I CONTRIBUTI PREVIDENZIALI

- (33) Dal 2002 l'Olympic Airways è in perdita, continuando a registrare una redditività negativa: la sua attività principale, invece di produrre reddito, ne sta riducendo il valore complessivo di anno in anno, per cui è difficile se non impossibile non ritenere che la compagnia prosegua le sue attività solo grazie al fatto che non paga i suoi debiti nei confronti dello Stato. Nella decisione del 2002 si è concluso che non esigere il pagamento di tali debiti costituiva un aiuto di Stato illegale.
- (34) La Commissione dunque che lo Stato sia de facto, se non de jure, il principale creditore dell'Olympic Airways e che se non fosse stato per il protrarsi dell'intervento statale la società avrebbe cessato già da molto tempo ogni attività.

3.2. LA RIORGANIZZAZIONE STRUTTURALE DELLA SOCIETÀ

- (35) All'epoca dell'avvio del procedimento la Commissione era a conoscenza dell'esistenza della legge 3185/2003, secondo la quale le divisioni di volo delle varie società all'interno dell'ex Olympic Airways Group («OAG») ovvero l'Olympic Aviation («OAV») e la Macedonian Airlines («MA») erano state scisse dal gruppo e raggruppate poi in un'unica entità (ex MA), ridenominata Olympic Airlines («NOA»). Le altre divisioni non operanti voli dovevano rimanere all'interno dell'Olympic Airways, ridenominata Olympic Air Services SA («OAS»). La legge 3185/2003 stabiliva inoltre la possibilità di un identico procedimento per le divisioni incaricate dei servizi di assistenza a terra, di manutenzione e interventi tecnici, ma finora questa possibilità non è stata attuata.



- (36) Quando aveva avviato il procedimento, la Commissione riteneva che la Grecia, non essendo riuscita a privatizzare l'OAG nel suo complesso, avesse deciso di suddividere il gruppo in unità distinte per renderle più interessanti per potenziali investitori e per dissociarle dalle passività dell'Olympic Airways.

- (37) In realtà, come conseguenza della ristrutturazione dell'OAG, dal dicembre 2003 tutte le attività di volo sono state concentrate nella NOA, mentre le altre (principalmente servizi di assistenza a terra, manutenzione e interventi tecnici) sono rimaste presso la società residua OAS. L'OAS ha anche mantenuto varie partecipazioni di maggioranza in altre società correlate al settore greco dell'aviazione, che offrono per esempio servizi di catering, tecnologia dell'informazione e rifornimento di carburante.
- (38) La legge sulla privatizzazione stabilisce che il trasferimento delle attività e altri diritti e delle passività alla nuova società è esente da ogni imposta, prelievo e diritto dovuti allo Stato, a persone giuridiche di diritto pubblico e ad altri soggetti di diritto pubblico. Tali trasferimenti sono esenti anche da ogni onere, debito e reclamo da parte di terzi, che siano persone fisiche o giuridiche, ad eccezione degli obblighi menzionati nel bilancio di trasformazione della società. L'articolo 27 della legge 3185/2003 precisa che la nuova società è esente dall'applicazione degli articoli 479 e 939 del Codice civile⁽⁸⁾ e dell'articolo 537 e seguenti del Codice del commercio per quanto riguarda i debiti contratti dall'Olympic Airways prima della scissione delle divisioni di volo. Di conseguenza, in seguito a questo provvedimento i creditori potranno reclamare soltanto il pagamento dei debiti trasferiti alla NOA, ma non potranno ricorrere contro questa nuova società per i debiti non trasferiti dall'Olympic Airways. Successivamente (il 15 ottobre 2004) lo Stato greco ha emanato la legge 3259/2004, che conferisce all'Olympic Airways l'immunità temporanea da azioni coercitive adottate dai creditori.
- (39) In applicazione della legge 3185/2003, lo Stato greco ha incaricato una società di consulenza (Deloitte & Touche) di determinare il valore delle divisioni «di volo» dell'OAG. Alla consulente è stato affidato anche l'incarico di predisporre un piano di trasformazione e una relazione sullo stato dell'Olympic Airways e dell'OAv, per stabilire il numero e la categoria di dipendenti da trasferire alla NOA. La Deloitte & Touche ha informato di non aver proceduto a una revisione contabile e di aver lavorato esclusivamente sulle informazioni fornite dalla direzione dell'Olympic Airways e dell'OAv. Inoltre, la Deloitte & Touche non ha incluso nella valutazione gli aeromobili di proprietà dell'Olympic Airways e dell'OAv, il cui valore è stato calcolato da un'altra consulente esterna (l'Airclaims Ltd.) al prezzo di mercato di 120 milioni di EUR.
- (40) Gli oneri di servizio pubblico («OSP») sono stati trasferiti dall'OAv alla NOA senza indire una gara pubblica d'appalto. Inoltre, sembra che l'OAv si sia procurata una garanzia sui debiti nei confronti dell'aeroporto AIA, dell'importo di 10 milioni di EUR, con i proventi degli OSP e che abbia contenuto a detenere questo mutuo sebbene gli OSP fossero ormai conferiti alla NOA.
- (41) Il decreto presidenziale 178/2002, con il quale è stata recepita nel diritto greco la direttiva CE 98/50 del Consiglio⁽⁹⁾, stabilisce che, nel caso di un trasferimento secondo qualsiasi modalità di un'attività di una società a un'altra, i dipendenti addetti a tale attività siano trasferiti alla nuova società con il medesimo statuto e i medesimi diritti. Nondimeno, l'intenzione era modificare lo statuto dei dipendenti. Per attuare una simile modifica, tuttavia, si doveva seguire la procedura di negoziazione prevista dal decreto presidenziale 178/2002.
- (42) All'epoca della scissione, al personale dell'Olympic Airways nel suo complesso si applicavano quasi 300 leggi specifiche, contratti collettivi o altre disposizioni. Le autorità greche hanno quindi ritenuto necessario modificare l'assetto legislativo e rinegoziare i contratti collettivi, soprattutto perché nel giugno 2003 il gruppo aveva 6 171 dipendenti (circa 1 850 erano stati trasferiti alla NOA) e i costi del personale rappresentavano il 38 % della spesa totale, mentre la media nel settore si colloca circa al 22-26 %. Di conseguenza, l'articolo 27 della legge 3185/2003 prevedeva una serie di cambiamenti: non si sarebbe applicata alla NOA la legge 2190/1994, relativa al procedimento amministrativo di assunzione per le società del settore pubblico. Sarebbero stati tuttavia rispettati i diritti di tutti i dipendenti che, ai termini dei contratti collettivi applicabili, maturassero il diritto al pensionamento nel 2003 o 2004.
- (43) A differenza dell'Olympic Airways, che aveva finanziato la sua operatività esclusivamente mediante debiti, era inteso che la NOA avrebbe utilizzato fondi propri. La NOA ha iniziato l'attività con un debito modesto o nullo, grazie, e non in piccola parte, a quanto si era deciso di trasferire a questa nuova società. Tra le passività della NOA all'inizio della sua attività, non vi era nessun debito ereditato dalla società madre, che a quell'epoca era indebitata di 207 milioni di EUR.

⁽⁸⁾ Entrambi gli articoli riguardano i diritti di tutela dei creditori in caso di trasferimenti delle attività.

⁽⁹⁾ GU L 201 del 17.7.1998, pag. 88.

(44) Secondo le pertinenti disposizioni del diritto fallimentare greco (legge 2190/1920), in caso di scorporo di una divisione, settore o servizio da una società e della sua incorporazione in una società operativa, le azioni di questa seconda società rimangono alla società originaria. Il che comporta, nella fattispecie, che le azioni della NOA dovevano rimanere di proprietà dell'Olympic Airways. Tuttavia, l'articolo 27 della legge 3185/2003 stabilisce che, nel procedimento di privatizzazione, tutte le azioni derivanti dallo scorporo delle varie divisioni dell'Olympic Airways sono devolute allo Stato greco. Inoltre, eventuali proventi derivanti dalla successiva vendita di queste divisioni sarebbero stati utilizzati per ridurre i debiti e gli oneri dell'Olympic Airways. Lo Stato greco ha indicato che con questo procedimento gli vengono trasferite le attività finanziarie e che il loro valore non può essere messo in dubbio poiché è stato determinato da una valutazione condotta da revisori dei conti. Inoltre, la Grecia ritiene che, quando lo Stato venderà queste attività, ne otterrà un prezzo più elevato di quello che si sarebbe ottenuto senza il trasferimento della partecipazione azionaria allo Stato stesso.

3.3. IL COSIDDETTO «ANTICIPO» DI 130 312 450 EUR ALL'OLYMPIC AIRWAYS

(45) Con decreto ministeriale 2/71992/A0024 del 22 dicembre 2003 e ai sensi dell'articolo 27 della legge 3185/2003, lo Stato greco ha istituito un conto speciale presso la Banca di Grecia denominato «Stato greco — Conto di denazionalizzazione dell'Olympic Airways Group». Sul conto sarebbero stati accreditati i ricavi della vendita, nell'ambito del procedimento di privatizzazione, delle società appartenenti all'OAG (di cui la prima è la NOA), le cui azioni sono state trasferite allo Stato greco. Tuttavia, per far fronte alle spese necessarie fino al completamento della privatizzazione delle società del gruppo, su tale conto lo Stato ha versato un importo definito come «anticipo» o «prepagamento». Questo «anticipo» corrisponde al valore nominale del capitale azionario della NOA (130 312 450 EUR).

(46) Le quote delle passività dell'Olympic Airways che non sarebbero state trasferite alla nuova società NOA, e specificamente le spese per il prepensionamento di alcuni dipendenti, sarebbero state finanziate dal conto speciale e dal reddito prodotto dalla prestazione di servizi alla NOA e ad altri terzi.

3.4. LA TASSA «SPATOSIMO» ED I PAGAMENTI ALL'AIA

(47) Con lettera del 19 gennaio 2004 una parte terza che aveva presentato reclamo (l'Aegean Airlines) ha trasmesso alla Commissione la copia di una lettera dell'amministrazione dell'aviazione civile greca (doc. DII/A/28751/11626/22.7.2003), indirizzata alla ragioneria generale di Stato e trasmessa alla «Athens International Airport Company» «AIA», la società di gestione dell'aeroporto internazionale di Atene. Da questa lettera risulta che riguardo alla «tassa per l'ammodernamento e lo sviluppo degli aeroporti», denominata «spatosimo», ri-

scossa dai vettori aerei e da questi trasmessa allo Stato, l'Olympic Airways era in debito per l'importo di 26 001 473,33 EUR.

(48) Da questa lettera risulta inoltre che l'amministrazione dell'aviazione civile greca (ACG) stava cercando di riscuotere il debito di 26 milioni di EUR. È quindi emerso che l'Olympic Airways, principale utente degli aeroporti greci, non aveva versato lo «spatosimo» e aveva quindi costretto lo Stato a reperire i mezzi per aiutare l'AIA, società di recente creazione che dipendeva da tale imposta. Sebbene l'Olympic Airways avesse l'obbligo di rimborsare le somme dovute in un qualche momento in futuro, la Commissione sospettava che, nel frattempo, l'Olympic Airways avesse beneficiato della tolleranza dello Stato, che non solo non le aveva applicato penali per il ritardo nel pagamento ma aveva introdotto dispositivi mediante i quali gli altri aeroporti greci dovevano compensare le perdite causate dal non pagamento o dal ritardato pagamento da parte dell'Olympic Airways del suo debito inerente allo «spatosimo».

4. OSSERVAZIONI RICEVUTE NEL CORSO DEL PROCEDIMENTO

4.1. OSSERVAZIONI INIZIALI DELLE AUTORITÀ GRECHE

(49) L'11 giugno 2004 la Grecia ha presentato la sua risposta all'avvio del procedimento, spiegando anzitutto che, a suo parere, la soluzione più appropriata per l'Olympic Airways era la privatizzazione delle varie imprese e attività del gruppo. La privatizzazione sarebbe avvenuta quanto prima e in piena osservanza di tutte le norme e prescrizioni previste dal diritto greco e dal diritto dell'UE. La Commissione sarebbe stata informata di ogni sviluppo. La Grecia ha spiegato che la privatizzazione era la soluzione economicamente più vantaggiosa secondo le autorità, in quanto avrebbe prodotto più introiti di quanto si potesse attendere in caso di liquidazione della società. Pur riconoscendo che l'opzione della privatizzazione avrebbe presentato altri vantaggi sul piano sociale e in altri aspetti non di tipo economico, le autorità greche sostenevano che l'analisi economica era l'unico criterio da esse adottato per decidere la strategia più appropriata.

(50) La Grecia riferiva sui progressi già compiuti nel promuovere il processo di privatizzazione, del quale la Commissione era stata avvertita in anticipo, confermando che le attività di volo dell'Olympic Airways e dell'OAG erano state scorporate, insieme con varie immobilizzazioni immateriali come bande orarie, diritti derivanti da accordi bilaterali, il marchio e il logo e i diritti di avviamento dell'Olympic Airways, ed erano state cedute a una società esistente, la MA, la quale aveva cambiato la sua ragione sociale in NOA. La proprietà delle azioni della NOA (in seguito a un aumento di capitale per tener conto del contributo in natura dell'attività di volo) era stata trasferita direttamente allo Stato greco, facendo uscire la NOA dall'OAG. La nuova società aveva ottenuto tutte le licenze necessarie e aveva iniziato la sua attività il 12 dicembre 2003.

- (51) La Grecia ha poi spiegato che il modello strategico per la NOA era la creazione di un vettore aereo di linea redditizio, che operasse con costi di manodopera rispondenti alla media del settore e fosse in grado di sfruttare una serie di fattori, fra cui l'immagine positiva del marchio dell'Olympic Airways, la posizione della Grecia quale una delle massime 15 destinazioni turistiche al mondo e l'imminenza dei Giochi olimpici del 2004 ad Atene. Per la NOA erano stati nominati nuovi dirigenti ed era in corso un approfondito riesame del piano industriale.
- (52) In seguito all'avvio dell'attività della NOA, l'Olympic Airways aveva cessato di essere un vettore aereo accreditato nell'UE ed era divenuta l'OAS. Anche l'OAv aveva cessato le operazioni di volo, ad eccezione di servizi di aviazione generale limitata e mediante elicotteri, le quali sarebbero state trasferite alla nuova società.
- (53) Riguardo alle attività diverse da quelle di volo (servizi di assistenza a terra, manutenzione e interventi tecnici e addestramento degli aviatori), ora raggruppate nell'OAS, la Grecia ha indicato che intendeva privatizzare anche queste. Così stabiliva anche la legge 3185/2003. L'intenzione era anche di vendere tutte le partecipazioni in altre società, quali l'Olympic Catering e la Galileo Hellas. L'Olympic Airways deteneva anche quote di tre società di rifornimento del carburante presso l'aeroporto internazionale di Atene: l'Athens Airport Pipeline, l'Olympic Fuel e l'Olympic IntoPlane. Era previsto che queste partecipazioni fossero integralmente cedute, a tempo debito e in maniera corretta: la vendita di queste società sarebbe stata relativamente semplice in quanto i loro bilanci erano «puliti» e i loro azionisti privati avevano il diritto di prelazione.
- (54) Le autorità greche desideravano chiarire una serie di questioni relative alla ristrutturazione sollevate nell'avvio del procedimento.
- (55) Riguardo agli accordi tra l'Olympic Airways e la NOA, la Grecia asseriva che tutti i servizi erano forniti a prezzi di mercato e rispondevano alla politica commerciale seguita in genere dall'Olympic Airways. Le autorità si impegnavano a trasmettere tali accordi alla Commissione.
- (56) Riguardo ai canoni di locazione degli aeromobili, la Grecia ha informato che solo gli aeromobili di piena proprietà dell'Olympic Airways erano stati trasferiti all'Olympic Airlines, mentre quelli noleggiati dall'Olympic Airways erano stati ceduti in sublocazione alla NOA a prezzi di mercato, poiché la risoluzione dei contratti prima della scadenza dei relativi termini avrebbe comportato per l'Olympic Airways l'obbligo di sopperire alle perdite subite dai locatori. I contratti di leasing operativo sarebbero stati assegnati direttamente alla NOA, estromettendone l'Olympic Airways.
- (57) Riguardo alla locazione di quattro Airbus A340/300 parzialmente coperti da garanzie statali (fino al 45 % del valore del finanziamento), questi contratti non sarebbero stati attribuiti alla nuova società: la NOA avrebbe utilizzato questi aerei in base a un contratto di sublocazione a prezzi di mercato firmato con l'Olympic Airways. In questo modo, asserivano le autorità greche, alla NOA non sarebbe stato trasmesso nessun vantaggio statale.
- (58) Riguardo alle garanzie statali per questi aeromobili, la tesi della Grecia era che, sebbene secondo la decisione del 2002 gli aiuti alla ristrutturazione concessi all'Olympic Airways in varie forme (fra cui le garanzie statali) fossero incompatibili, la Commissione aveva solo ingiunto il recupero dell'ultima quota (41 milioni di EUR) dell'aiuto alla ristrutturazione concesso all'Olympic Airways sulla base delle legittime aspettative (e il recupero del nuovo aiuto non autorizzato). La Grecia sosteneva che la decisione del 2002 non imponeva esplicitamente il recupero (o la soppressione) delle garanzie statali: ne consentiva anzi il proseguimento.
- (59) Riguardo al trasferimento degli OSP, la Grecia asseriva che esso era avvenuto legalmente, poiché l'utilizzo di tali rotte costituiva parte integrante delle attività di volo dell'Oav e le rotte continuavano a esser percorse dagli stessi aeromobili con lo stesso personale del resto della rete.
- (60) Riguardo al presunto nuovo aiuto all'Olympic Airways, le autorità greche hanno rilevato una certa incongruenza su cosa s'intendesse per «obblighi fiscali», sostenendo che la Commissione non era riuscita a dimostrare che le autorità greche avessero «aiutato» l'Olympic Airways tollerando il non pagamento di certi oneri (non solo obblighi fiscali) e che, nel formulare tale accusa, la Commissione aveva l'onere della prova, che non aveva presentato. La Grecia ha ribadito che l'Olympic Airways è soggetta alle norme di legge e procedure greche previste in generale per tutte le società greche sotto l'aspetto in questione.

- (61) Riguardo al presunto non pagamento dello «spatosimo», il governo greco ha dichiarato che si doveva distinguere tra, da un lato, la relazione fra i vettori aerei che riscuotevano lo spatosimo e poi lo trasmettevano all'amministrazione dell'aviazione civile greca (ACG) e quella tra l'ACG e gli aeroporti greci (fra cui l'AIA) che ricevono un contributo proveniente dallo spatosimo, calcolato in base al numero di passeggeri serviti. Riguardo al dispositivo di riscossione, i vettori aerei percepiscono l'imposta dai passeggeri e la versano poi allo Stato. Lo spatosimo così riscosso, se non è corrisposto allo Stato costituisce un debito nei confronti dello Stato ed è soggetto alle disposizioni generali del «Codice per la riscossione dei debiti nei confronti dello Stato» (KEDE). Era questa la situazione dell'importo di 26 001 473,33 EUR che l'Olympic Airways non aveva pagato entro i termini, ma che aveva poi versato integralmente a rate con gli interessi di mora e le penali applicabili.
- (62) Il dispositivo di riscossione è distinto dal dispositivo di esborso mediante il quale lo Stato greco (tramite l'ACG) effettua versamenti a favore degli aeroporti. Anche se i due dispositivi sono strutturati per funzionare in sequenza (uno finanzia l'altro), le autorità greche hanno dichiarato che l'obbligo dello Stato greco di versare contributi agli aeroporti non dipende dalla sua capacità di riscuotere gli importi dovuti dai vettori aerei: di conseguenza, in certe situazioni lo Stato è costretto a erogare importi che non ha ancora riscossi. Inoltre, le autorità greche hanno dichiarato che, per quanto la situazione fosse insoddisfacente per lo Stato, essa non si configurava come aiuti di Stato, poiché i vettori aerei non erano esentati dall'obbligo di pagamento (compresi gli interessi di mora e le penali). Nel caso specifico cui si faceva riferimento nell'avvio del procedimento, lo Stato greco era stato obbligato, per vincoli di tesoreria, a modificare la percentuale di «spatosimo» ripartita tra gli aeroporti assegnandone una maggiore all'AIA (con conseguente riduzione, nel breve termine, dei pagamenti dovuti ad altri aeroporti). Questa modifica era essenziale, in quanto la situazione finanziaria dell'AIA è tenuta sotto osservazione dalla Banca europea per gli investimenti e da creditori commerciali, ma non è pertinente per stabilire se l'Olympic Airways effettuasse o no i versamenti dovuti.
- (63) Lo Stato greco ha asserito che il non versamento dello «spatosimo» fosse l'unica prova presentata dalla Commissione per sostenere che l'Olympic Airways non aveva pagato i suoi debiti nei confronti dello Stato.
- (64) Riguardo al conto speciale istituito dalla legge 3185/2003, le autorità greche hanno dichiarato che l'importo di 130 312 450 EUR pagato all'Olympic Airways a titolo di anticipo era un provvedimento a carattere temporaneo che avrebbe adottato ogni accorto investitore di mercato. Al momento della vendita della NOA, tutti gli importi anticipati saranno rimborsati mediante il conto speciale. La Grecia ha spiegato inoltre che le azioni della NOA non appartenevano più all'OAG ma allo Stato, aggiungendo tuttavia che, poiché l'Olympic Airways era stata privata del valore corrispondente alla sua divisione di volo, l'erogazione all'Olympic Airways di un anticipo d'importo non superiore a quello delle proprietà «perdute» era una misura proporzionata e adeguata ai fini della ristrutturazione e della privatizzazione.
- (65) Nel caso che il ricavato della vendita della NOA non coprisse l'importo dell'anticipo di 130 312 450 EUR, il governo greco indicava che l'ammontare mancante sarebbe stato compensato cedendo attività diverse da quelle di volo. Secondo la legge 3185/2003, i proventi della vendita di tali divisioni sarebbero stati versati sul conto speciale. Se gli obblighi finanziari dell'Olympic Airways fossero superiori al valore nominale del capitale azionario delle società da mettere in vendita, si sarebbe applicato il diritto fallimentare greco e i creditori avrebbero potuto presentare di conseguenza le loro richieste di pagamento.
- (66) L'eventuale importo del ricavato della vendita in eccedenza rispetto al valore nominale del capitale azionario delle società vendute sarebbe rimasto allo Stato e l'Olympic Airways non avrebbe potuto utilizzarlo: avrebbe avuto accesso al conto soltanto per adempiere ai suoi obblighi nei casi di licenziamento e di pensionamento e per coprire i propri obblighi finanziari e quelli dell'OAv nel corso del processo di trasformazione e liquidazione.
- (67) Lo Stato greco ha sostenuto che scopo della legge 3185/2003 era massimizzare il valore azionario, così da ottimizzare il recupero degli aiuti e il rendimento degli investimenti. I creditori non sarebbero stati meglio protetti in caso di fallimento.
- (68) In alternativa, se la Commissione reputava che il cosiddetto «anticipo» non fosse coerente con quanto avrebbe fatto in un'economia di mercato un investitore privato per ottimizzare il recupero e il rendimento degli investimenti, le autorità greche chiedevano alla Commissione di esaminare se, in base agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione d'impresa in difficoltà, l'anticipo potesse costituire un aiuto per il salvataggio compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c). In tal caso, secondo le autorità greche le condizioni per concedere un aiuto per il salvataggio erano soddisfatte dal dicembre 2003, il che sarebbe dimostrato dai piani aziendali, ecc.
- (69) Riguardo alla questione di un eventuale aiuto ai futuri acquirenti di una qualsiasi delle società dell'Olympic, le autorità greche intendevano rassicurare la Commissione che la loro intenzione era vendere la NOA e ogni altra attività/impresa a prezzi di mercato e nel rispetto delle pertinenti disposizioni della legge greca e del diritto dell'UE.

(70) Le autorità greche non condividevano la conclusione secondo la quale lo Stato greco voleva proteggere la NOA dall'esecuzione della decisione del dicembre 2002 vietando a tutti i creditori dell'Olympic Airways di ricorrere contro la nuova società: esse sostenevano che la loro intenzione era invece di massimizzare il recupero degli investimenti. Le autorità greche hanno spiegato che aprire il conto speciale era un'operazione atta ad assicurare che importi fino a concorrenza del valore nominale della partecipazione azionaria della NOA fossero messi a disposizione dell'Olympic Airways e dei suoi creditori, quindi con un adeguato grado di protezione nei confronti di questi. La Grecia ha insistito che era sua facoltà decidere lo strumento più appropriato di ristrutturazione e privatizzazione e che rientrava nei suoi legittimi poteri costituire una garanzia volta ad assicurare ai creditori dell'Olympic Airways almeno il medesimo grado di protezione che avrebbero ricevuto altrimenti. La protezione dei creditori non andava confusa con l'obbligo di recupero ai sensi della decisione del dicembre 2002.

(71) La Grecia era in disaccordo anche con la conclusione della Commissione secondo la quale costituire la NOA non era una soluzione perché la sua redditività non era sicura: la Grecia si dichiarava sicura che la NOA sarebbe stata un'operazione di successo.

(72) Riguardo al lungo periodo di attuazione proposto per completare la ristrutturazione e la privatizzazione, la Grecia indicava che, avendo preso atto dei timori della Commissione, avrebbe cercato di accelerare il processo ove possibile e avrebbe presentato alla Commissione un nuovo calendario per l'attuazione del piano di ristrutturazione/privatizzazione e per la successiva liquidazione dell'Olympic Airways.

(73) Riguardo ad altre leggi che concedevano all'Olympic Airways speciali esenzioni o immunità, la Grecia ha ribadito che le disposizioni della legge 96/1975 che conferivano all'Olympic Airways speciali privilegi (per i pagamenti dei diritti sulle operazioni, esenzione dal pagamento dei bolli e imposte sul traffico e nel settore delle garanzie statali) erano state abolite e che l'Olympic Airways era soggetta a tutte le imposte e diritti generalmente applicabili ed esercitava le sue attività in un'economia di libero mercato.

4.2. OSSERVAZIONI PRESENTATE DA TERZI

(74) In seguito alla pubblicazione della lettera alle autorità greche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* sono state ricevute, entro i termini stabiliti, le osservazioni di due parti interessate.

4.2.1. AEGEAN AIRLINES

(75) La prima serie di osservazioni l'ha inviata un vettore aereo greco, l' Aegean Airlines («Aegean»), che presentava le considerazioni esposte qui di seguito.

Condizioni preferenziali di pagamento tra l'Olympic Airways e l'AIA

(76) L'Aegean sosteneva che, nel primo anno di attività presso l'aeroporto AIA, l'Olympic Airways aveva versato a questa impresa meno del 30 % dei suoi obblighi, che vi erano stati accordi tra l'AIA e l'Olympic Airways (il singolo cliente più importante dell'AIA, con una quota del 35 %) e che erano stati aperti a favore dell'AIA due crediti ipotecari privilegiati su tre aeromobili dell'Olympic Airways per garantire il pagamento di importi superiori a 29 milioni di EUR più gli interessi e le spese. Il debito scaduto dell'Olympic Airways nei confronti dell'AIA era, secondo le stime dell'Aegean, dell'ordine di 70-80 milioni di EUR. L'Aegean asseriva che l'AIA, società controllata al 55 % dallo Stato, aveva concesso all'Olympic Airways e alla NOA la possibilità di contrarre debiti ingenti, il che non era consentito ad altre compagnie aeree. L'Aegean stimava che, se le fossero state concesse le medesime agevolazioni, essa avrebbe disposto di un capitale circolante di 40-50 milioni di EUR.

I risultati finanziari delle società appartenenti all'Olympic Group

(77) Riguardo all'OAv, l'Aegean segnalava che questa società aveva registrato perdite di 32,2 milioni di EUR (il 39 % delle entrate, pari a 83 milioni di EUR) nonostante avesse ricevuto dallo Stato greco una compensazione di 8,2 milioni di EUR per il «trasferimento anticipato» delle sue attività dall'aeroporto Ellinikón all'AIA. Inoltre, il debito dell'OAv nei confronti dell'Olympic Airways era aumentato da 68 milioni di EUR nel 2000 a 127 milioni di EUR alla fine del 2002. L'Olympic Airways non aveva consolidato la contabilità dell'OAv nel 2001 e nel 2002, allo scopo, secondo l'Aegean, di far apparire migliori i registri contabili della società madre.

(78) L'Aegean anticipava anche alcune indicazioni circa la redditività dell'Olympic Airways nel 2003. Secondo le informazioni pubbliche sul traffico, quello dell'Olympic Airways è diminuito dell'8 % nel 2003 mentre il suo fattore di carico si è ridotto del 5 %. Il calo è stato più pronunciato nella rete europea, con una flessione del 14,4 % mentre il numero di clienti d'affari sono scesi del 26 %. Secondo Aegean questa diminuzione del numero di passeggeri congiuntamente a un mercato sempre più complesso (aumenti dei prezzi del carburante, maggiore concorrenza da parte dei vettori aerei «low cost») significa che la posizione finanziaria dell'OAG è peggiorata nel 2003.

Possibili sussidi a NOA attraverso il mancato pagamento dell'OAS

(79) L'Aegean esprime il sospetto che la nuova società non stia pagando affatto (oppure non in misura adeguata) i servizi ricevuti dall'OAS.

- (80) Secondo l' Aegean il prefinanziamento di 130 312 450 EUR versato sul conto speciale si è esaurito dopo 8 mesi.
- (81) È stata adottata una nuova legge (legge 3259/2004) che protegge l'OAS e l'OAv dai procedimenti esecutivi adottati nei loro confronti. Secondo la legge nessun procedimento esecutivo o provvedimento temporaneo deve essere intentato entro e oltre i confini della Grecia contro i beni (mobili o immobili) dell'OAS e/o dell'OAv fino al 28 febbraio 2005. Questa legge sarebbe stata adottata perché alcuni creditori avevano fatto sequestrare un aereo Airbus 300-600 e minacciavano di venderlo per ripagarsi del loro presunto credito.
- (82) L' Aegean deplora il fatto che lo Stato greco abbia automaticamente assegnato le rotte OSP dell'OAv alla NOA senza indire una gara pubblica d'appalto. Inoltre, la nuova società è subentrata in tutti i diritti sul traffico dell'Olympic Airways verso Stati non appartenenti al SEE senza che i criteri di designazione fossero rivalutati sebbene altre compagnie aeree, fra cui l' Aegean, avessero espresso l'interesse a essere assegnatarie.
- (83) L' Aegean è del parere che il trasferimento di attivi alla NOA senza le passività corrispondenti possa essere incompatibile sia con il trattato sia con la costituzione greca.
- (84) Secondo un articolo apparso sulla stampa, prima di essere trasformata in NOA la MA aveva accumulato debiti fiscali per 3,5 miliardi di GRD e l' Aegean sostiene che la Grecia non abbia avanzato alcuna pretesa nei confronti della NOA riguardo a questo importo.

4.2.2. RYANAIR

- (85) Sono state ricevute osservazioni anche dalla compagnia aerea irlandese «low cost» Ryanair, che ha formulato una serie di osservazioni generali in merito all'applicazione delle norme CE in materia di aiuti di Stato negli Stati membri diversi dalla Grecia e in relazione a compagnie aeree diversa dall'Olympic Airways. Per il caso in esame, la Ryanair ha osservato in primo luogo di non essere in grado di commentare la lettera inviata al governo greco dal momento che non ne è stata resa disponibile la traduzione in inglese.
- (86) Nel caso dell'Olympic, la Ryanair ha continuato asserendo che nell'indagine originaria nei confronti dell'Olympic Airways l'importo degli aiuti di Stato di cui si è constatato che erano stati ricevuti dall'Olympic Air-

ways era superiore a 1 miliardo di EUR e tuttavia si è ingiunto al governo greco di rimborsare soltanto 200 milioni di EUR. La Ryanair ha proseguito asserendo che altre compagnie aeree erano state costrette a sovvenzionare il vettore nazionale inadempiente attraverso tasse aeroportuali più elevate poiché l'Olympic Airways aveva beneficiato di una «deroga» dagli stessi. A parer suo, il protratto sostegno illegale di questa compagnia inadempiente compromette gravemente il potenziale ingresso nel mercato di nuovi e più efficienti operatori. La Ryanair ha definito inaccettabile la creazione di una nuova compagnia aerea priva di debiti e si è chiesta se, nella richiesta di un nuovo certificato di operatore aereo per la neonata società, fossero state seguite le procedure vigenti in ottemperanza all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei⁽¹⁰⁾. Nel concludere, la Ryanair dichiara che non si dovrebbe consentire alla Grecia di eludere nuovamente le norme e di continuare a sostenere la sua compagnia aerea nazionale inadempiente.

4.3. LA RISPOSTA DELLA GRECIA ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DA TERZI

- (87) Secondo la Grecia le informazioni contenute nelle osservazioni presentate da terzi sono imprecise e non hanno apportato alcun nuovo elemento all'indagine. Le autorità greche hanno ricordato alla Commissione che il precedente processo di privatizzazione della compagnia aerea si era concluso il 6 ottobre 2004 e che un nuovo gruppo di consulenti era stato designato per la privatizzazione della NOA e delle altre imprese/divisioni. Il nuovo gruppo di consulenti aveva già avviato i lavori ed erano stati compiuti progressi nella «fase di proposta»; era stato inoltre fornito un calendario indicativo per la privatizzazione.
- (88) In relazione alle osservazioni specifiche presentate da terzi la Grecia ha formulato le seguenti risposte.

4.3.1. OSSERVAZIONI DELL'AEGEAN AIRLINES

- (89) Quanto al presunto trattamento preferenziale riservato all'Olympic Airways presso l'AIA, le autorità greche hanno dichiarato che tale questione era già stata affrontata in precedenza nel contesto dell'indagine del presente aiuto di Stato, dinanzi alla Corte di giustizia europea (causa C-415/03) e in altre indagini sugli aiuti di Stato (NN27/1996 sulla *costruzione e gestione dell'aeroporto internazionale di Atene*). Benché di proprietà statale al 55 %, l'AIA è gestita come impresa privata indipendente dal controllo del governo nella sua attività quotidiana. In quanto tale, l'AIA ha la competenza esclusiva in merito alla riscossione delle tasse aeroportuali e alla definizione di accordi per ritardi di pagamento. Dei nove membri del consiglio di amministrazione dell'AIA, quattro sono designati dallo Stato e quattro dalle società responsabili del suo sviluppo, mentre il membro restante è soggetto a nomina indipendente. La Grecia ha ribadito di aver già chiarito le questioni relative al ritardato versamento dello spatosimo.

⁽¹⁰⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

Possibili sussidi alla NOA mediante il non pagamento dell'OAS

(90) La Grecia ha dichiarato che l'erogazione di tutti i servizi da parte dell'OAS alla NOA avviene nei termini e alle condizioni di mercato. Le autorità greche hanno fornito alcune prove documentali dei pagamenti effettuati dalla NOA all'Olympic Airways.

(91) Più in generale la Grecia ha fornito documenti a sostegno della sua affermazione che la NOA non ha pagamenti in sospeso con nessun organismo statale. A questo proposito sono stati forniti elementi probatori riguardanti versamenti aggiornati all'erario per quanto riguarda imposte sul lavoro dipendente (FMY), IVA, tasse aeroportuali (anche all'AIA), spatosimo e sicurezza sociale (IKA).

(92) Per quanto riguarda il conto speciale, la Grecia ha dichiarato che la disponibilità del conto è utilizzata ai sensi del disposto della legge 3185/2003. Il prefinanziamento versato nel conto è stato descritto come una «misura effimera che qualsiasi investitore di mercato accorto avrebbe adottato in tali circostanze». Il pagamento anticipato è stato utilizzato principalmente per gli stipendi, per i costi di locazione degli aeromobili sia dell'Olympic Airways che dell'OAv e per il prepensionamento del personale di queste due società.

(93) Lo Stato greco ha anche indicato che la NOA non ha ricevuto direttamente o indirettamente finanziamenti dal conto speciale. Anche l'accusa che la NOA non avesse ricevuto nessuna passività al momento della sua costituzione è stata strenuamente negata.

(94) L'importo di 130 312 450 EUR è stato versato a rate tra il 24 dicembre 2003 e il 13 maggio 2004 (meno di 6 mesi). È stato corrisposto nella sua totalità, al punto che se la Commissione dovesse decidere che ha costituito un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, allora tutte le condizioni sarebbero soddisfatte per classificarlo come aiuto finalizzato al salvataggio di un'impresa. A sostegno dell'asserzione che l'anticipo di cassa potesse costituire un aiuto finalizzato al salvataggio, la Grecia ha indicato che:

— Olympic Airways era una società in difficoltà ai sensi degli orientamenti,

— il prefinanziamento all'Olympic Airways consisteva in aiuti di tesoreria,

— si prevedeva che l'aiuto di tesoreria fosse rimborsato in un periodo non superiore a 12 mesi dopo l'esborso dell'ultima rata all'Olympic Airways; l'ultima rata è stata corrisposta nel maggio 2004 e il rim-

borso doveva avvenire dopo la privatizzazione della NOA nel maggio 2005,

— la concessione di aiuti per il salvataggio ha evitato gravi e aspre difficoltà sociali in tutta la Grecia,

— l'Olympic Airways ha cessato di essere un vettore aereo e ha prestato solo servizi diversi da quelli di volo: gli effetti di ricaduta in altri Stati membri sono stati quindi limitati,

— l'importo erogato era necessario per mantenere l'impresa in attività nel periodo limitato per cui è stato concesso; l'importo è proporzionato e paragonabile all'ammontare di altri aiuti per il salvataggio autorizzati dalla Commissione per imprese di dimensioni analoghe oppure operanti nello stesso settore.

(95) Per quanto riguarda la nuova legge (legge 3259/2004) che protegge l'OAS e l'OAv da procedimenti esecutivi a loro carico, la Grecia ha affermato che a suo parere il provvedimento era necessario per assicurare il processo di privatizzazione. Questa misura temporanea non privava i creditori dei loro diritti ma sospendeva per un periodo limitato di tempo i procedimenti esecutivi. Questa tutela temporanea dai creditori non si applica nei confronti dello Stato greco o di altri organismi pubblici/statali; si applicava solo all'Olympic Airways e all'OAv. La misura temporanea non costituiva un aiuto di Stato in quanto non comportava alcun trasferimento di risorse statali (ai sensi della legge 3185/2003, in seguito alla scissione i creditori potevano solo intentare azioni contro la NOA in relazione ai debiti trasferiti a questa stessa impresa).

OSP e designazioni nel quadro di accordi bilaterali

(96) Secondo il parere della Grecia, il trasferimento degli OSP e dei diritti di designazione bilaterale alla NOA sono avvenuti in virtù dei diritti di successione in conformità al diritto societario greco. Queste rotte sono state utilizzate dall'Olympic Airways o dall'OAv e le divisioni di volo di queste società erano andate a costituire la NOA.

(97) Per quanto riguarda il presunto debito fiscale insoluto della MA per l'importo di 3,5 miliardi di GRD, si è spiegato che un debito fiscale scaduto relativo al periodo 1993-1997 era oggetto di un contenzioso giudiziario in Grecia. L'importo in questione (compresi oneri e penali) è di 9 106 481,75 EUR e la causa è ancora in corso. La società effettua adeguati accantonamenti contabili per questa passività in attesa dell'esito del procedimento.

4.3.2. LE OSSERVAZIONI DI RYANAIR

- (98) La Grecia respinge completamente le osservazioni di Ryanair, notando che questa impresa non è attiva nel mercato greco, non è concorrente dell'Olympic Airlines e sta utilizzando il procedimento per produrre argomentazioni in relazione alla propria vertenza in corso con la Commissione.

4.4. OSSERVAZIONI FORMULATE DALLA GRECIA IN SEGUITO AL RICEVIMENTO DELLA LETTERA DI INTIMAZIONE RELATIVA ALL'INGIUNZIONE DI SOSPENSIONE

- (99) L'11 ottobre 2004 la Commissione ha inviato una lettera di intimazione con cui comunicava alla Grecia la sua intenzione di adottare una decisione che imponeva alla Grecia di sospendere qualsiasi aiuto illegale fino a quando non fosse stato possibile adottare una decisione in merito alla sua compatibilità. La lettera informava la Grecia che, se entro dieci giorni dal ricevimento della stessa la Commissione non avesse ricevuto informazioni sufficienti a dimostrare che la Grecia non corrispondeva più aiuti all'Olympic Airways, tale ingiunzione sarebbe stata resa operativa. La Grecia è stata anche invitata a presentare le sue osservazioni in merito.
- (100) Il 28 ottobre 2004 le autorità greche hanno risposto a questa lettera di intimazione. La Grecia ha obiettato che l'adozione di un'ingiunzione in questa fase sarebbe stata sproporzionata e ingiustificata e avrebbe gravemente compromesso l'intenso sforzo in atto da parte della Grecia finalizzato a trovare una soluzione al problema delle società. Ha altresì dichiarato in relazione alle questioni di fondo sollevate nella lettera di intimazione della Commissione che, per quanto riguarda il versamento dello «spatosimo», l'Olympic Airways non essendo più un vettore aereo non riscuoteva più questa tassa; riguardo poi al «conto speciale» e al trasferimento di 130 312 450 EUR a favore della NOA effettuato a partire da tale conto, l'operazione corrispondeva al comportamento di un investitore accorto o, eventualmente, al pagamento di un aiuto per il salvataggio. Le autorità greche hanno dichiarato di non riuscire a comprendere perché fosse stata loro rivolta l'ingiunzione di sospensione in quella fase del procedimento di esame: non vi era stato un cambiamento significativo delle circostanze dall'avvio del procedimento né vi erano prove di un danno sostanziale e irreparabile tale da richiedere l'adozione di una simile ingiunzione.

4.5. OSSERVAZIONI FORMULATE DALLA GRECIA IN SEGUITO ALLA SENTENZA RELATIVA ALLA CAUSA C-415/03

- (101) Come già riportato, in seguito alla sentenza della Corte di giustizia europea del 23 maggio 2005 in relazione alla causa C-415/03, la Commissione si è rivolta alle autorità greche per chiedere informazioni circa le misure che la Grecia avrebbe adottato per assicurare il rispetto della sentenza.
- (102) Le autorità greche hanno risposto mediante lettera del 2 giugno 2005, la quale sarà esaminata nel contesto

dell'attuale procedimento sebbene tratti principalmente della questione del recupero in seguito alla decisione del 2002, ma riguardi anche questioni relative alla ristrutturazione e alla privatizzazione proposta (che costituiscono la sostanza dell'attuale procedimento d'indagine).

- (103) Le autorità greche hanno voluto in primo luogo sollevare alcune questioni relative al recupero presso l'Olympic Airways. La Grecia desiderava sottolineare che, sebbene la sentenza della Corte di giustizia rilevasse al punto 33 che «il trasferimento di cui trattasi riguardava tutti gli attivi della compagnia Olympic Airways [...] alla nuova società l'Olympic Airlines», questo non fosse corretto e che alcuni attivi importanti rimangono all'Olympic Airways, la quale continua a operare in più mercati.
- (104) La Grecia evidenzia che le società all'interno dell'OAG erano in fase di privatizzazione e che i particolari di questa operazione erano già stati comunicati ai servizi della Commissione. Era intenzione delle autorità greche ottemperare scrupolosamente al recupero e, una volta vendute le attività della NOA, i proventi della vendita sarebbero andati direttamente allo Stato greco. Se questo non fosse bastato a consentire il recupero, sarebbe stato impiegato il ricavato delle vendite, di cui disponeva l'Olympic Airways, versato nel conto speciale a nome del governo. Una volta esperite tutte queste vie preferenziali, era intenzione delle autorità greche liquidare l'Olympic Airways.
- (105) La Grecia si è inoltre impegnata, nel caso in cui la vendita della NOA non bastasse all'intero recupero, a garantire che nessuna disposizione di legge greca generale o speciale avrebbe protetto le «società succedute» (ivi compresa esplicitamente la NOA) dall'obbligo di rimborso degli aiuti imposto dalla decisione della Commissione del dicembre 2002. Più specificamente, per quanto riguarda la disposizione speciale della legge 3185/2003 che offre alla NOA protezione dai creditori in relazione ai debiti contratti dall'Olympic Airways prima della ristrutturazione, la lettera prosegue indicando che «neppure lo Stato greco può perseguire l'Olympic Airlines per i debiti da essa contratti» e la prevalenza del diritto comunitario fa sì che, ai fini del recupero, questa disposizione non possa servire a invalidare l'effetto della decisione della Commissione e della normativa dell'UE in materia di aiuti di Stato.
- (106) Le autorità greche hanno chiarito che lo scopo di questa disposizione era proteggere la NOA durante la ristrutturazione anziché proteggerla da un eventuale obbligo di recupero degli aiuti ai sensi della decisione del dicembre 2002. Secondo il parere della Grecia, una eventuale responsabilità futura della NOA per il recupero, se questo non fosse effettuato integralmente presso l'OAG, non sarebbe possibile nel caso che la società succeduta sia venduta a un prezzo ragionevole di mercato ai sensi degli orientamenti della Commissione sui procedimenti di privatizzazione.

5. RISULTATI DELLO STUDIO RICHIESTO DALLA COMMISSIONE

- (107) Prima che la Commissione potesse intraprendere una valutazione dei punti sollevati nell'avvio del procedimento e delle informazioni fornite dalle autorità greche e da terzi, era necessario esaminare la situazione economica e finanziaria attuale dell'Olympic Airways (OAS) e la NOA ed i progressi compiuti nel processo di ristrutturazione e privatizzazione.
- (108) A tal fine la Commissione è ricorsa ai servizi di una società di esperti indipendenti (la Moore Stephens) per condurre uno studio sulla ristrutturazione, l'operatività e la privatizzazione allo stato attuale delle varie società Olympic e per stabilire l'evolversi della situazione dall'inizio della ristrutturazione.
- (109) La Moore Stephens («gli esperti») ha condotto il suo studio ad Atene tra il 9 e il 26 maggio 2005, con l'assistenza delle autorità greche e dei loro consulenti. Gli esperti sono stati agevolati anche dal fatto che le autorità ed i loro consulenti per la privatizzazione aveva allestito un locale con l'archivio dei dati, in modo che i potenziali acquirenti interessati al processo di privatizzazione potessero svolgere le proprie ricerche.

5.1. CONCLUSIONI DEGLI ESPERTI SULLA RISTRUTTURAZIONE

- (110) Gli esperti della Commissione hanno esaminato l'operazione di ristrutturazione e il modo in cui erano state valutate le attività e le passività da trasferire alla NOA e da lasciare all'Olympic Airways e hanno rilevato che alcune voci non erano conformi ai principi di contabilità generalmente ammessi, greci o internazionali. Essi hanno indicato che, prima della ristrutturazione, nel bilancio dell'Olympic Airways era presente una voce «avviamento» per l'importo di 30 milioni di EUR, risultante dalla valutazione, effettuata dai dirigenti della società, del marchio Olympic, del suo logo, del marchio NOA, delle bande orarie e degli accordi bilaterali. Gli esperti hanno sottolineato che né i principi contabili greci né quelli internazionali consentono di iscrivere a bilancio immobilizzazioni immateriali generate internamente né l'avviamento.
- (111) Un altro possibile elemento di preoccupazione riguardava la valutazione degli aeromobili. Gli esperti hanno segnalato che, all'epoca della scissione, gli aeromobili e i motori di aeromobile di proprietà dell'Olympic Airways e dell'OAv sono stati rivalutati ai prezzi correnti di mercato. Questo esercizio è stato condotto al 1° ottobre

2003 da un consulente di compagnie aeree internazionali, Airclaims Ltd., e ha dato luogo a un incremento di circa 43,2 milioni di EUR del valore già esposto.

- (112) Gli esperti segnalano che il bilancio di apertura della NOA non prevedeva accantonamenti per crediti di dubbia esazione a fronte di attivi commerciali. Sebbene i dirigenti della NOA fossero fiduciosi che tutti i saldi trasferiti sarebbero stati riscossi, gli esperti ritengono che non sia realistico ipotizzare l'assenza di crediti inesigibili. Un altro importo di 825 020 EUR sotto la voce «crediti esigibili dubbi» era stato iscritto nel bilancio della MA al momento della trasformazione. Gli esperti ritengono imprudente comprendere questa voce nell'attivo.
- (113) Gli esperti hanno anche mostrato che nel bilancio di apertura della NOA figurava all'attivo una voce di 7,9 milioni di EUR proveniente dall'Olympic Airways, rispondente alle stime dei dirigenti, che in precedenza era un debito della MA. La passività corrispondente non era stata trasferita alla NOA a norma della legge 3185/2003, che consentiva di lasciare le passività all'Olympic Airways.
- (114) Gli esperti hanno segnalato che era stata iscritta nel bilancio di apertura un importo di 24,4 milioni di EUR a titolo di crediti vari, in relazione a un importo dovuto dall'Olympic Airways per i proventi netti attesi dalla vendita di due aerei A300-600 di sua proprietà, che sarebbero rimasti nel bilancio dell'Olympic Airways e dati in locazione finanziaria alla NOA. Non è conforme ai principi contabili né greci né internazionali prevedere un credito relativo alla vendita non ancora avvenuta di un attivo fisso non appartenente alla società. Poiché sembra che la NOA sia subentrata nei costi e profitti derivanti dalla proprietà di tali aeromobili, questi potrebbero essere stati trasferiti alla NOA con gli altri aeromobili posseduti dall'Olympic Airways per il valore contabile di 19,2 milioni di EUR.
- (115) È stato altresì confermato dagli esperti che il bilancio della NOA esclude la maggior parte delle passività delle operazioni di volo dell'Olympic Airways e dell'OAv. Gli esperti rilevano che, secondo il diritto societario greco, nella ristrutturazione di una società deve essere trasferito l'intero patrimonio attivo e passivo relativo alle attività scorporate. Nonostante un certo inevitabile grado di soggettività nella conduzione di tale esercizio, i testi di legge non offrono ai dirigenti l'opzione di essere selettivi nelle attività e passività trasferite. La legge 3185/2003, tuttavia, prevede disposizioni che hanno permesso ai dirigenti dell'OAG d'ignorare le normali disposizioni giuridiche e di escludere selettivamente le passività dall'operazione di scorporamento. Avvalendosi della legge 3185/2003, i dirigenti hanno deciso di escludere dallo scorporamento tutte le passività risalenti a oltre un mese prima.

- (116) Gli esperti hanno raffrontato le passività trasferite con quelle rimaste, paragonando estratti del bilancio di apertura della NOA all'11 dicembre 2003 e dei bilanci di chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2003 dell'Olympic Airways e dell'OAv (queste due società non hanno chiuso il loro bilancio all'11 dicembre 2003).

ESTRATTI DI BILANCIO	Olympic Airlines 11.12.2003	Olympic Airways 31.12.2003	Olympic Aviation 31.12.2003	
Accantonamenti per chiusura attività				
Accantonamenti per prestazioni pensionistiche	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Nota 1
Altri	7 616	89 230 530	709 865	Nota 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Debiti a lungo termine				
Mutui bancari	—	148 036 005	—	Nota 2/ Nota 1
Altri debiti a lungo termine	—	1 018 427	—	Nota 1
	—	149 054 432	—	
Passività a lungo termine				
Fornitori	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Nota 1
Passività bancarie a breve termine	—	14 504 809	—	Nota 3/ Nota 1
Anticipi clienti	824 482	—	392 413	Nota 1
Imposte e diritti passivi (fra cui tasse aeroportuali)	4 045 699	373 549 262	719 901	Nota 1
Sicurezza sociale e contributi da versare	2 495 142	147 554 360	—	Nota 1
Quota attuale di debito a lungo termine	—	22 986 786	—	Nota 2/ Nota 1
Dividendi da versare	514 739	—	—	
Debiti verso società affiliate	—	4 745 844	—	Nota 1
Altri debiti	7 009 156	65 838 943	617 392	Nota 1
Biglietti prepagati	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Ratei e risconti passivi				
Ratei passivi	—	49 642 845	751 674	Nota 1
Vari ratei e risconti passivi	—	57 328 943	17 664 167	Nota 1
	—	106 971 788	18 415 841	
PASSIVITÀ TOTALI	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Nota 1: Passività trattenute ai sensi della legge 3185/2003.

Nota 2: Mutuo della banca ABN Amro.

Nota 3: Mutuo della Banca Commerciale greca, rimborsato nel febbraio 2004 mediante parte dell'anticipo di 130 milioni di EUR.

- (117) Gli esperti hanno quindi dimostrato che alla NOA non era stata trasferita nessuna passività a lungo termine e le passività a breve termine erano state trasferite per il 10 % delle passività a breve termine. Le passività totali trasferite alla NOA (145 milioni di EUR) costituiscono solo il 9,9 % delle passività totali di tutte e tre le società (1 471 milioni di EUR). Le passività a breve termine trasferite alla NOA (il 10 % delle passività totali a breve termine) sono quelle risalenti a meno di un mese prima.
- (118) Le passività principali lasciate all'OAG sono i debiti fiscali e previdenziali verso lo Stato, dell'importo di 521 milioni di EUR. Gli esperti rilevano che l'intenzione dichiarata dai dirigenti della NOA nel lasciare la maggior parte delle passività presso l'OAG era consentire alla compagnia aerea, con la nuova denominazione NOA, di continuare a operare e di procedere alla privatizzazione. Gli esperti concludono dunque che, se la gestione dell'OAG avesse trasferito tutte le passività delle divisioni di volo alla NOA, questa nuova società si sarebbe trovata di fronte alla medesima crisi di liquidità dell'OAG, il che ne avrebbe quasi certamente determinato l'insolvenza e la chiusura. In altri termini, non vi sarebbe stato motivo di condurre l'esercizio di ristrutturazione se tutte le passività delle divisioni di volo dell'OAG fossero state scorporate insieme con le attività.
- (119) In relazione a MA, è stato escluso dal bilancio un accantonamento fiscale relativo ai risultati di una verifica fi-

scale riguardante gli anni 1992-1997, per un importo di 9,1 milioni di EUR. Gli esperti hanno riscontrato che non c'era alcun accantonamento fiscale per MA in relazione agli anni 1998-2003. Non è stata ancora condotta una verifica da parte dell'erario. I dirigenti non hanno previsto un accantonamento in base alla convinzione che non vi sarà alcun debito d'imposta riconducibile agli utili per il periodo. La MA ha registrato un utile nel 2001, 2002 e 2003.

- (120) Gli esperti sono giunti alla conclusione che le attività trasferite alla NOA sono state sopravvalutate. Essi stessi hanno condotto un'altra valutazione delle medesime e sono giunti alla conclusione che la stima dei dirigenti dell'OAG (130 312 459 EUR), non avallata da un revisore contabile indipendente, era di gran lunga sopravvalutata, a loro giudizio di oltre 90 milioni di EUR. Gli esperti della Commissione, utilizzando tecniche contabili riconosciute dai principi greci e internazionali, hanno riformulato il bilancio della NOA per rispecchiare le questioni suddette nella misura in cui potevano essere quantificate. Come risultato, il valore delle attività nette trasferite alla NOA è ridotto da 130 milioni di EUR a 38 milioni di EUR. A questo riguardo gli esperti osservano che, anche ammettendo un certo grado di soggettività nella valutazione, è difficile spiegare la discrepanza tra i due importi e concludono che la NOA è stata sopravvalutata ⁽¹¹⁾.

Voce	Bilancio di apertura (EUR)	Rettifica (EUR)	Bilancio rettificato (EUR)	Spiegazione
1. Avviamento	30 000 000	(30 000 000)	—	Cancellazione dell'avviamento generato internamente
2. Aeromobili di proprietà	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Stima degli aeromobili al valore esposto
3. Crediti commerciali	51 336 137	Stima dei dirigenti	Stima dei dirigenti	Cancellazione dei crediti commerciali di dubbia esazione
4. Importo dovuto dall'Olympic Airways	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Nuova iscrizione del credito nei confronti dell'Olympic Airways per l'importo effettivo
5. Crediti (MA)	825 020	(825 020)	—	Cancellazione dei crediti di dubbia esazione (MA)
6a. Crediti vari	24 674 196	(24 674 196)	—	Cancellazione dei crediti relativi alla cessione futura di aeromobili
6b. Aeromobili di proprietà	—	19 175 961	19 175 961	Inclusione di aeromobili in vendita al valore contabile
7. Passività superiori a un mese	—	Valutazione dei dirigenti	Valutazione dei dirigenti	Inclusione delle passività superiori a un mese
8. Accantonamento fiscale 1992-1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Inclusione dell'accantonamento fiscale (MA) per il periodo 1992-1997
9. Accantonamento fiscale 1998-2003	—	Stima dei dirigenti	Stima dei dirigenti	Inclusione dell'accantonamento fiscale (MA) per il periodo 1998-2003
Totale		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Gli esperti osservano che questo esercizio non si configura come una revisione contabile del bilancio di apertura e che le correzioni apportate non comprendono necessariamente tutte quelle dovute nel caso in cui fosse condotta una revisione contabile.

- (121) Gli esperti segnalano che il bilancio di apertura della NOA e il bilancio comprendente la componente per la trasformazione sono stati redatti dagli esperti contabili della società, Deloitte & Touche, sulla base d'informazioni fornite dai dirigenti, che peraltro non sono state sottoposte a revisione o valutate altrimenti in forma indipendente. A norma del diritto societario greco ordinario, revisori contabili indipendenti dovrebbero formulare un parere dichiarando che le cifre riportate nel bilancio di trasformazione sono state correttamente ottenute dai documenti contabili sottostanti della società. Tuttavia, la legge 3185/2003 ha consentito alla NOA di evitare tale esercizio e ha previsto soltanto che i revisori predisponessero il bilancio, senza esprimere un parere in merito.
- (122) Gli esperti non possono stabilire se il bilancio sia stata elaborato dalla Deloitte & Touche o dai dirigenti. La relazione della Deloitte & Touche sul lavoro svolto è di natura descrittiva: vi si spiega la costruzione del bilancio, indicando che «da parte nostra non è stata condotta una revisione o altra analisi indipendente» e che il bilancio di trasformazione rientra nella «piena, assoluta ed esclusiva responsabilità» dei dirigenti.
- (123) Gli esperti concludono quindi che, oltre alle questioni di adeguato trattamento contabile di cui nelle precedenti constatazioni, vi è una carenza complessiva di certezza sulle cifre nel bilancio di apertura, a causa dell'assenza di una revisione contabile o di un altro controllo indipendente sull'esercizio. A sostegno di questa conclusione, gli esperti fanno anche riferimento alla relazione del revisore dei conti sui rendiconti finanziari della NOA per l'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2003, due settimane e mezzo dopo il bilancio di apertura, nella quale il revisore ha espresso riserve in relazione ai saldi di apertura della società. I revisori dichiarano che in relazione ad avviamento, immobilizzazioni stimate e conti debitori e creditori trasferiti dalle società componenti alla NOA, non sono in grado di confermare il valore di queste voci e pertanto non formulano un parere al riguardo.
- (124) La legge 3185/2003 stabilisce l'erogazione di un anticipo di cassa da parte dello Stato greco a copertura degli oneri finanziari dell'Olympic Airways e dell'OAv nel corso del procedimento di trasformazione e liquidazione; tale importo si basa sul valore nominale delle azioni della NOA. Gli esperti concludono che era nell'interesse dell'OAG [...] (*) massimizzare il capitale azionario di apertura della NOA accrescendo per quanto possibile il valore delle attività trasferite e riducendo il valore delle passività trasferite. Il valore delle attività nette trasferite e, a sua volta, il valore nominale del capitale azionario della NOA era di 130 milioni di EUR. Il governo greco ha corrisposto questo importo all'Olympic Airways ai sensi della legge 3185/2003.
- (125) La conclusione degli esperti è che, se fossero state applicate prassi contabili riconosciute, ai sensi della legge 3185/2003 il governo greco avrebbe potuto versare all'Olympic Airways solo un contributo notevolmente inferiore. Considerando il saldo di tesoreria dell'Olympic Airways e della NOA all'epoca della ristrutturazione, tale riduzione di liquidità messa a disposizione dal governo avrebbe avuto implicazioni significative per la capacità dell'Olympic Airways e della NOA di continuare a operare.
- (126) Gli esperti concludono inoltre che l'esito finale del processo di scorporamento, di privatizzazione e di vendita dell'attivo è che l'OAG rimarrà privo di ogni attività commerciale, con attivi minimi e debiti per centinaia di milioni di euro. È probabile che all'Olympic Airways e all'OAv si applichino le disposizioni in materia fallimentare previste dal diritto greco e che queste società saranno liquidate. I creditori, principalmente lo Stato greco, ne sosterranno i costi.

5.2. CONCLUSIONI DEGLI ESPERTI SULLA FASE SUCCESSIVA ALLA RISTRUTTURAZIONE DELL'OLYMPIC AIRWAYS (OAS)

- (127) Gli esperti hanno esaminato la situazione dell'Olympic Airways (OAS) successiva alla decisione dell'11 dicembre 2003. La società ha continuato a registrare perdite che hanno eroso i fondi propri della società e hanno gravemente compromesso le sue possibilità di contrarre prestiti.

5.2.1 SITUAZIONE FISCALE E CONTRIBUTIVA DELL'OLYMPIC AIRWAYS (OAS)

- (128) Gli esperti hanno riscontrato che il bilancio dell'Olympic Airways riporta ingenti debiti fiscali e previdenziali. Questi si sono accresciuti anno dopo anno in quanto i versamenti all'erario non corrispondevano alle passività annuali. Il debito fiscale concerne principalmente le imposte sul reddito dei dipendenti cumulate in alcuni anni e comprende anche passivi riguardanti tasse aeroportuali, IVA e imposte sugli utili. Nel quadro dello scorporamento delle operazioni di volo a favore della NOA solamente i debiti fiscali e previdenziali di un mese sono stati trasferiti al soggetto di nuova creazione. Il debito previdenziale riguarda in primo luogo il principale fondo pensionistico della società. Nel 2003 e nel 2004 il debito è aumentato in totale di 137 milioni di EUR. In questo periodo la società ha corrisposto 7,7 milioni di EUR in relazione a un piano di regolazione finanziaria per gli esercizi precedenti al 2003.

(*) Dati protetti da segreto professionale.

(Milioni di euro)

	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Imposte	219	374	431
Sicurezza sociale	54	148	196
Totale	273	522	627

(*) Dati provenienti da rendiconti finanziari sottoposti a revisione contabile (selezionati)

(**) Dati provvisori, non sottoposti a revisione e provenienti dai registri contabili dell'OA.

Nota: i dati 2005 non sono disponibili perché i registri contabili dell'Olympic Airways non sono stati aggiornati dopo il 31 dicembre 2004.

(129) Gli esperti osservano che nella relazione dei revisori contabili dell'Olympic Airways per il 2003 si constata che «i libri e registri della società si discostano notevolmente dalle disposizioni previste dalla normativa fiscale». Nella relazione si osserva inoltre che «la verifica fiscale per gli anni 1998 e 1999 ha concluso che libri e registri erano inadeguati» e «poiché inoltre l'erario non ha condotto la verifica fiscale sulla società per gli anni dal 2000 al 2003 compresi, gli oneri fiscali per gli anni dal 1998 al 2003, compresi, non sono definitivi».

(130) Gli esperti concludono che Olympic Airways ha effettuato per alcuni anni pagamenti parziali dei debiti fiscali e previdenziali. Indicano che il debito complessivo alla fine del 2002 era già ingente, pari a 273 milioni di EUR, e che esso ha continuato a espandersi in misura significativa nel periodo successivo. Gli esperti indicano che il debito stimato a fine 2004, di 627 milioni di EUR, corrisponde a oltre il 75 % del fatturato annuo complessivo della NOA e dell'OAG per il 2003 e aggiungono che il pagamento parziale dei debiti fiscali da parte dell'Olympic Airways ha avvantaggiato il flusso di cassa a suo favore sia prima sia dopo la ristrutturazione.

5.2.2. L'IMPORTO DI 130 312 459 EUR TRASFERITO ALL'OLYMPIC AIRWAYS (OAS)

(131) Il governo greco ha effettuato trasferimenti di tesoreria per un totale di 130 312 459 EUR all'OAG in sette quote tra il 24 dicembre 2003 e il 13 maggio 2004. Tali trasferimenti sono stati esaminati dagli esperti per verificarne le modalità di versamento e le finalità per le quali essi sono stati successivamente utilizzati.

(132) Tale importo è stato corrisposto a norma della legge 3185/2003 ed è stato calcolato in base al valore nominale del capitale azionario della società di nuova istituzione NOA. Secondo la legge, l'importo doveva servire «per il versamento delle indennità di licenziamento e per le rimanenti spese di pensionamento dei dipendenti, se-

condo qualsiasi modalità, e per la copertura degli oneri finanziari dell'Olympic Airways e dell'Olympic Aviation nel corso del processo di trasformazione e di liquidazione».

(133) Gli esperti hanno riscontrato che i trasferimenti sono stati effettuati nei momenti in cui il conto bancario dell'Olympic Airways era rimasto privo di fondi. Era evidente il modello: i trasferimenti governativi venivano gradualmente utilizzati durante un certo numero di settimane, poiché gli incassi da altre fonti erano inferiori agli esborsi. Nel momento in cui le risorse nel conto bancario erano prossime all'esaurimento, veniva effettuato un altro trasferimento e il processo si ripeteva.

Data del trasferimento	EUR
24 dicembre 2003	32 960 288
14 gennaio 2004	10 091 143
30 gennaio 2004	35 356 335
13 febbraio 2004	10 000 000
8 aprile 2004	8 000 000
22 aprile 2004	12 000 000
13 maggio 2004	21 904 693
Totale	130 312 459

(134) Sulla base di questo calendario dei versamenti e delle informazioni fornite dai dirigenti dell'OA: [...] benché l'analisi delle finalità cui sono stati destinati i fondi da parte dell'Olympic Airways non sia facilmente verificabile perché gli importi provenienti dal «conto speciale» confluivano con tutti gli altri introiti nel conto bancario principale della società, i dirigenti dell'Olympic Airways hanno indicato agli esperti della Commissione che i fondi sono stati così impiegati:

Categoria di spesa	EUR
Canoni di locazione degli aeromobili	51 012 257
Versamenti pensionistici	29 953 077
Buste paga	34 407 994
Rimborso del mutuo concesso dalla Banca Commerciale	14 939 131
Totale	130 312 459

5.2.3. RIMBORSO DA PARTE DELLO STATO GRECO DI UNA PARTE DEL MUTUO CONCESSO DALLA BANCA ABN AMRO ALL'OLYMPIC AIRWAYS

- (135) Il 9 febbraio 2001 l'Olympic Airways ha concluso un contratto con la banca ABN Amro per un mutuo di 182 198 160 EUR volto a finanziare il trasferimento dell'Olympic Airways al nuovo aeroporto internazionale di Atene.
- (136) Il mutuo era rimborsabile in sedici rate semestrali di 11 387 385 EUR, oltre agli interessi, tra il 9 agosto 2003 e il 9 febbraio 2011 ed era concesso a fronte di una garanzia governativa che conferiva all'ABN Amro il diritto di esigere l'adempimento degli obblighi di pagamento dell'Olympic Airways direttamente dal governo.
- (137) Ai termini dello scorporamento, dell'11 dicembre 2003, delle operazioni di volo a favore dell'Olympic Airlines, il mutuo è rimasto una passività dell'Olympic Airways. Al 31 dicembre 2003 l'Olympic Airways aveva corrisposto una rata del mutuo in calendario e la passività nel bilancio dell'Olympic Airways era pari a 170 810 775 EUR.
- (138) Nella verifica dei registri contabili dell'Olympic Airways, gli esperti della Commissione hanno riscontrato che ABN Amro aveva invocato la garanzia governativa per la seconda, terza e quarta rata del mutuo. Di conseguenza lo Stato greco aveva corrisposto le seguenti rate per conto dell'Olympic Airways:

Data di versamento	Importo corrisposto (in EUR)
10 maggio 2004	12 390 090 (*)
8 ottobre 2004	12 288 017 (*)
9 marzo 2005	12 267 250 (*)
Totale	36 945 357

(*) Capitale e interessi

- (139) Gli esperti hanno altresì rilevato che il governo greco ha chiesto alle autorità fiscali greche di recuperare tali importi da dell'Olympic Airways. L'erario ha presentato note di addebito a Olympic Airways in cui chiedeva il rimborso degli importi. Questi sono stati registrati nei libri contabili dell'Olympic Airways come debito nei confronti dell'erario ma finora non sono stati rimborsati.

5.2.4. VERSAMENTO DEI CANONI DI LOCAZIONE FINANZIARIA RELATIVA AD AEROMOBILI (A340)

- (140) Nella verifica della contabilità dell'Olympic Airways gli esperti della Commissione hanno appreso che il

24 settembre 2004 lo Stato greco ha effettuato versamenti a titolo di canoni di locazione per un totale di 11 774 684 EUR in qualità di garante in due contratti di locazione finanziaria con Crédit Lyonnais per due aerei A340. I versamenti riguardano la rata semestrale del 29 luglio 2004 dovuta in osservanza dei contratti di locazione per gli aeromobili.

- (141) Gli esperti hanno rilevato che il governo ha chiesto alle autorità fiscali greche di recuperare tali importi presso l'OA. L'erario ha presentato note di addebito all'Olympic Airways in cui chiedeva il rimborso degli importi. Questi sono stati registrati nei libri contabili dell'Olympic Airways come debito nei confronti dell'erario ma non sono stati ancora rimborsati.

5.2.5. FINANZIAMENTO DIRETTO DI TESORERIA A FAVORE DELL'OLYMPIC AIRWAYS DA PARTE DEL GOVERNO

- (142) Gli esperti della Commissione hanno altresì riscontrato che il 9 agosto 2004 il governo greco ha effettuato un versamento di cassa a Olympic Airways per 8,2 milioni di EUR. Questo importo è stato corrisposto dal governo come anticipo a Olympic Airways dell'ammontare versato da Olympic Airways in un conto di deposito in garanzia per i pagamenti connessi alla locazione finanziaria di aeromobili a favore di Crédit Lyonnais per due aerei A340. Crédit Lyonnais aveva acconsentito a svincolare i fondi da tale conto di deposito alla conclusione, nel dicembre 2004, del trasferimento (novazione) dei contratti di locazione degli aeromobili da Olympic Airways al governo. La novazione dei contratti allo Stato è avvenuta nel dicembre 2004.
- (143) Gli esperti hanno altresì rilevato che, quando Olympic Airways ha recuperato i fondi dal conto di deposito in garanzia nel dicembre 2004, non ha rimborsato l'anticipo ricevuto dal governo. Il 23 marzo 2005 il governo ha scritto a Olympic Airways chiedendo il rimborso dell'ammontare, con gli interessi. Alla data della relazione finale alla Commissione (14 giugno 2005) gli esperti confermavano che Olympic Airways non aveva rimborsato l'importo allo Stato.

5.2.6. ALTRE SPESE

- (144) Nella verifica dei libri contabili dell'Olympic Airways, gli esperti hanno riscontrato che i saldi debitori al 31 dicembre 2004 riportavano un importo di 8 milioni di EUR dovuto all'organizzazione nazionale delle telecomunicazioni (OTE) di proprietà statale. Dal libro mastro dell'Olympic Airways si evinceva che Olympic Airways non aveva pagato OTE nel 2003 e nel 2004 per i servizi resi presso alcune sedi. Un importo di 4,5 milioni di EUR riguarda i periodi precedenti al 2003.

5.3. CONCLUSIONI DEGLI ESPERTI SULLA FASE SUCCESSIVA ALLA RISTRUTTURAZIONE DELLA NOA

5.3.1. RISULTATI DELLA NOA NEL 2004

(145) Gli esperti hanno constatato che la NOA ha registrato un esercizio commerciale difficile nel 2004, riportando perdite di gestione per 94,5 milioni di EUR su un fatturato di 616,7 milioni di EUR e una perdita netta di esercizio al lordo delle imposte pari a 87,1 milioni di EUR. Anche a livello di risultato lordo di esercizio (fatturato al netto dei costi diretti dei servizi) la società ha conseguito un utile di soli 4 milioni di EUR. Hanno altresì indicato che il risultato del 2003 comprende, fra le voci straordinarie, un accantonamento di 13,0 milioni di EUR di cui 12,6 milioni di EUR sono stati svincolati e riportati nelle entrate del 2004. Pertanto è più appropriato considerare la perdita del 2004 pari a 99,7 milioni di EUR anziché a 87,1 milioni di EUR.

(146) Gli esperti segnalano che le attività nette della società (24,3 milioni di EUR) si sono ridotte al 18,6 % del capitale azionario (130,4 milioni di EUR) alla fine del 2004. Inoltre, se l'avviamento di 18 milioni di EUR fosse stato cancellato, le attività nette sarebbero scese al 4,8 % del capitale azionario. Ai sensi della legge greca di diritto societario 2190, quando il valore netto di una società scende al di sotto del 50 % del capitale azionario, deve essere convocata una riunione degli azionisti per decidere un piano di azione inteso al riequilibrio del bilancio della società e quindi alla tutela dei creditori; nel caso di specie ciò non è avvenuto. Ai sensi della medesima legge, se il valore netto di una società scende al di sotto del 10 % del capitale azionario, il ministero del Commercio greco può revocare la licenza di commercio. Gli esperti segnalano tuttavia che tale provvedimento è una soluzione estrema ed è raramente adottato nella pratica.

(147) Le principali motivazioni addotte dai dirigenti della NOA per questo risultato sono state le seguenti:

- risposta negativa da parte del mercato del turismo alla ristrutturazione del gruppo, con conseguente calo delle prenotazioni nel periodo Natale 2003-Capodanno 2004,
- scioperi del personale di cabina tra dicembre 2003 e febbraio 2004, che hanno comportato cancellazione di voli, flessione delle prenotazioni e maggiorazione dei costi durante tale periodo,
- costi aggiuntivi per la ristrutturazione, fra cui l'esigenza di assumere molti più piloti del previsto, costi di locazione più elevati e più noleggi di aerei con equipaggio rispetto alle previsioni.

(148) Poiché la NOA non disponeva di riserve di liquidità per finanziare queste perdite, gli esperti hanno concluso che

le uniche opzioni erano di contrarre prestiti oppure di ottenere una proroga delle condizioni di credito con i fornitori. Gli esperti della Commissione hanno condotto un'analisi del flusso di cassa della società nel 2004 e hanno potuto dimostrare che questa ha scelto la seconda strada, con un incremento dei debiti nei confronti di [...] milioni di EUR nell'anno. Fra gli aumenti più significativi dei conti fornitori si possono osservare i seguenti: un importo di [...] milioni di EUR nei confronti di AIA (nel 2003 questa voce ammontava a [...] milioni di EUR). Nell'aprile 2005 la NOA ha concordato con l'AIA un piano di regolazione finanziaria per il pagamento di [...] 5 milioni di EUR del debito di [...] milioni di EUR scaduto a tale data. I termini dell'accordo prevedevano pagamenti mensili fissi effettuati tra il 30 aprile 2005 e il 30 novembre 2005. Un altro elemento significativo del debito della NOA al 31 dicembre 2004 è un saldo interaziendale con l'OAv di [...] milioni di EUR, con un aumento di [...] milioni di EUR rispetto all'importo dovuto al 31 dicembre 2003.

(149) Riguardo alle attività della NOA nel 2005, gli esperti segnalano che, pur non essendo disponibili rendiconti finanziari per i periodi successivi al 31 dicembre 2004, secondo altri dati finanziari e in base ai colloqui con i dirigenti la NOA ha subito altre perdite nel primo trimestre del 2005. Come negli esercizi precedenti, ciò ha comportato la contrazione dei flussi di cassa e ha costretto i dirigenti a cercare soluzioni di finanziamento nel breve termine. Altri flussi di cassa positivi si sono ottenuti ritardando il pagamento degli obblighi nei confronti dell'AIA, alla quale è stata fornita una garanzia in forma d'ipoteche sugli aeromobili per l'importo di 36 milioni di EUR.

(150) Gli esperti concludono che l'attività della NOA è fortemente ciclica, come dimostra il flusso di cassa negativo nei mesi da ottobre a marzo, compensato da un flusso di cassa positivo nei mesi da aprile a settembre. Questo ciclo si ripete ogni anno. Gli afflussi netti dei mesi estivi non compensano del tutto i deflussi netti dei mesi invernali e perciò, nel complesso, vi è un costante fabbisogno di risorse aggiuntive. Gli esperti affermano che non è chiaro quando la società avrà un flusso di cassa positivo su base annua, ma i dirigenti sperano che ciò avvenga al più presto, nel 2006 o al massimo tardi nel 2007, con nuovi proprietari.

5.3.2. TRIBUTI (IMPOSTE SUL REDDITO, IMPOSTE SOCIETARIE, CONTRIBUTI PREVIDENZIALI E IVA)

(151) Gli esperti della Commissione hanno verificato la contabilità, i libri e i registri della NOA in relazione alle imposte sul reddito dei dipendenti, ai contributi previdenziali e all'IVA per il periodo compreso tra dicembre 2003 a maggio 2005. Osservano che, in conformità ai termini dello scorporamento delle operazioni di volo a favore della NOA, sono stati trasferiti alla nuova società solo i debiti fiscali e previdenziali di un mese relativi al personale dell'Olympic Airways trasferito alla NOA.

- (152) Gli esperti hanno altresì rilevato che l'importo totale per imposte e contributi previdenziali dovuto dalla NOA allo Stato greco è aumentato dal dicembre 2003 al dicembre 2004 di 20,2 milioni di EUR, importo che rientra nel debito della NOA di 94,4 milioni di EUR.
- (153) Riguardo ai contributi previdenziali (IKA), quelli a carico dei dipendenti e del datore di lavoro sono stati iscritti e corrisposti allo Stato puntualmente fino all'ottobre 2004. Fra l'ottobre 2004 e il febbraio 2005, non sono stati effettuati pagamenti. Nel marzo 2005 la società ha con-

cordato con l'erario un piano di regolazione finanziaria per estinguere il debito in sofferenza di [...] milioni di EUR in 18 rate mensili con inizio dal marzo 2005, operazione che di fatto ha convertito il saldo debitore in un mutuo di diciotto mesi. Dal marzo 2005 la società ha rispettato questo accordo, insieme ai relativi oneri mensili in corso.

- (154) Per quanto riguarda l'IVA, gli esperti hanno constatato che la NOA ha contabilizzato e pagato correttamente tale imposta durante il periodo.

5.3.3 AEROMOBILI

Tipo di aeromobile	Unità	[...]	Capienza passeggeri	Proprietà
Airbus A340-313	4	[...]	295	In locazione
Airbus A300-65	3	[...]	269	In locazione
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 di proprietà / 7 in locazione
Boeing 737-300	2	[...]	136	In locazione
Boeing 717-200	3	[...]	100	In locazione
ATR-72-320	7	[...]	68	Di proprietà
ATR-42-320	6	[...]	50	4 di proprietà / 2 in locazione
DHC-8	4	[...]	37	In locazione
Totale	43			

- (155) Gli esperti riferiscono che la NOA ha iniziato a operare con una flotta di 43 aeromobili, 18 di proprietà e 25 in locazione. Dall'inizio dell'attività fino a oggi, gli aeromobili di proprietà della NOA sono rimasti gli stessi e il numero di aerei della medesima società in locazione è diminuito di tre unità. Due aerei Airbus A300-600 appartenenti all'Olympic Airways e dati in locazione alla NOA sono stati venduti nel febbraio 2005; la locazione di un Boeing 737-3000 non è stata rinnovata alla scadenza, nel marzo 2005.

5.3.3.1. Leasing operativi

- (156) La NOA detiene in sublocazione aeromobili dell'Olympic Airways, dell'OAv (OAS) e, nel caso di quattro contratti di locazione finanziaria, direttamente del governo greco (vedere il punto 5.3.3.2). Attualmente 18 aerei sono in locazione operativa, operati direttamente dai locatori, oppure in sublocazione dall'Olympic Airways o dall'OAv (OAS). Alla scadenza dei contratti di locazione tra locatori e l'Olympic Airways e l'OAv (OAS), la NOA conclude nuovi contratti di locazione con i locatori.
- (157) Gli esperti hanno riscontrato che nei casi in cui gli aeromobili sono concessi in sublocazione dall'Olympic Air-

ways o dall'OAv (OAS), gli oneri di tali contratti sono inferiori agli oneri inerenti ai contratti principali. Quando ne hanno chiesto il motivo e la giustificazione ai dirigenti della NOA, è stato loro risposto che i canoni di sublocazione erano a prezzi di mercato. Secondo i dirigenti della NOA, l'Olympic Airways (OAS) trae vantaggio dal fatto di avere un locatario per i suoi aeromobili; La NOA ribadisce inoltre che potrebbe prendere in locazione gli aeromobili da altre società, se l'Olympic Airways non li offrisse a tariffe di mercato. La NOA trae vantaggio dal fatto di poter cedere in locazione gli aeromobili a prezzi che a suo parere sono attualmente di mercato anziché a prezzi storicamente più elevati.

- (158) Gli esperti hanno raffrontato i canoni di locazione dei contratti principali e di sublocazione e hanno riscontrato che, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, gli oneri complessivi di sublocazione dell'Olympic Airways a favore della NOA sono ammontati a 29,7 milioni di EUR rispetto a costi per i contratti principali sostenuti da Olympic Airways per i medesimi aerei nello stesso periodo pari a 67,3 milioni di EUR. Ne consegue che l'onere di locazione sostenuto da Olympic Airways è pari a 37,6 milioni di EUR (il 55 % dei canoni complessivi di locazione).

5.3.3.2. *Locazioni finanziarie*

- (159) Gli esperti riferiscono che in relazione a 4 aerei Airbus A340-300, i cui contratti di locazione sono stati garantiti dalla Grecia, dopo lo scorporamento iniziale questi aerei sono stati inizialmente concessi in sublocazione dall'Olympic Airways alla NOA. Tuttavia, a causa dell'esistenza incertezza riguardo al futuro dell'Olympic Airways e della NOA al momento dello scorporamento, le istituzioni finanziarie interessate (i locatori) avevano imposto condizioni di pagamento e garanzia più gravose per i contratti di locazione. Per mitigare tali condizioni, per l'Olympic Airways e anche per se stesso in quanto garante statale, il governo greco ha deciso di subentrare all'Olympic Airways. I contratti principali di locazione per tutti e quattro gli aeromobili sono stati trasferiti (mediante novazione) dall'Olympic Airways al governo greco, due nel dicembre 2004 e due nell'aprile 2005. Gli esperti osservano che, per poter effettuare questa operazione, era necessario per legge che il parlamento greco adottasse un nuovo atto giuridico (articolo 53 della legge 3283/2004).

Aeromobili	N. di reg.	Prezzo per contratto principale tra l'Olympic Airways e la Repubblica Ellenica — locatore	Prezzo per contratto di sublocazione tra l'Olympic Airways e la NOA	Prezzo per contratto di sublocazione tra la Repubblica Ellenica e la NOA (dopo la novazione)
AIRBUS A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data del contratto di locazione		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data del contratto di locazione		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data del contratto di locazione		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
AIRBUS A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data del contratto di locazione		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Nota 1: I canoni dei contratti principali sono corrisposti per il semestre precedente.

Nota 2: I canoni di sublocazione sono corrisposti mensilmente in anticipo.

Nota 3: Tutti i canoni riportati nella tabella sono espressi su base mensile.

I canoni mensili dei contratti principali sono calcolati sull'importo annuale per il 2004 diviso per 12.

Nota 4: Tutti gli importi sono al netto di interessi.

- (160) Gli esperti hanno raffrontato anche i canoni dei contratti principali con quelli dei contratti di sublocazione per i quattro aerei menzionati, rilevando che i canoni corrisposti dallo Stato per i contratti principali ammontavano approssimativamente a 750 mila EUR al mese mentre gli oneri per i contratti di sublocazione erano compresi tra 400 e 500 mila EUR circa al mese. Di fatto, lo Stato greco perde ogni mese un importo variabile tra 250 e 350 mila EUR per ciascuno di questi quattro aerei.

- (161) Gli esperti hanno inoltre osservato che tra il dicembre 2004 e fine marzo 2005 la NOA non ha effettuato al governo nessun pagamento per i due Airbus A340 concessi in sublocazione. A fine marzo 2005, il debito della NOA nei confronti del governo per i due contratti di sublocazione era di 5,1 milioni di EUR. La NOA ha pagato tale importo nell'aprile 2005, oltre ai canoni di locazione dello stesso mese.

5.3.4. LA TASSA «SPATOSIMO»

- (162) Gli esperti rilevano che tra l'inizio dell'operatività della NOA nel dicembre 2003 e il 31 dicembre 2004, la tassa aeroportuale che la NOA ha riscosso dai suoi clienti ammontava a [...] milioni di EUR mentre l'importo versato all'erario è ammontato a [...] milioni di EUR. Nel marzo 2004, e da giugno a settembre 2004, i versamenti all'erario sono stati puntuali (entro il 20 del mese successivo alla riscossione). Per gli altri mesi tra dicembre 2003 e marzo 2005, i pagamenti sono stati effettuati con un ritardo compreso tra uno e cinque mesi. Il saldo al 31 dicembre 2004, di [...] milioni di EUR, rappresentava l'importo riscosso in circa 3 mesi. Al 31 marzo 2005 le tasse aeroportuali dovute ammontavano a [...] milioni di EUR, pari approssimativamente all'importo riscosso in due mesi e mezzo.

5.3.5. ONERI CORRISPOSTI DALLA NOA ALL'OAS PER I SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA E DI ASSISTENZA TECNICA

- (163) Poiché la NOA comprende esclusivamente le divisioni di volo dell'Olympic Airways e l'OAv non è in grado di svolgere da sola le funzioni accessorie essenziali per la gestione di una compagnia aerea (manutenzione di linea, rifornimento carburante, servizi di assistenza a terra, ecc.), è necessario acquistare questi servizi. La Commissione ha incaricato i suoi esperti esterni di verificare la dichiarazione delle autorità greche secondo la quale la NOA pagava tali servizi ai prezzi di mercato e che dunque i contratti erano stati conclusi in condizioni di libera concorrenza.
- (164) Gli esperti hanno riferito che una serie di sette contratti è stata conclusa tra la NOA e l'OAS (e quindi con l'OAv e con l'Olympic Catering SA) per una gamma di servizi fra cui quelli di assistenza a terra, manutenzione tecnica, assistenza per il trasporto di merci e di corrispondenza postale, gestione dei magazzini, assistenza e consulenza contabile, formazione delle risorse umane e servizi di programmazione generale degli itinerari di volo, servizi di tecnologia dell'informazione e telecomunicazione e catering. Gli esperti hanno constatato che nel 2004 le società dell'OAG hanno prestato servizi alla NOA per il valore approssimativo di [...] milioni di EUR. I principali contratti di servizi tra la NOA e l'OAG riguardavano i servizi di assistenza a terra e di manutenzione. La NOA utilizza l'OAG per il [...] % dei servizi di assistenza a terra e per la totalità di quelli di manutenzione. Le tariffe contrattuali per il 2004, in base all'attività di volo di linea, erano di [...] milioni di EUR per i servizi di assistenza a terra e di [...] milioni di EUR per quelli di manutenzione.
- (165) Gli esperti della Commissione hanno esaminato le tariffe applicate dalla OAG alla NOA e ad altre compagnie aeree. Si è constatata una tariffa inferiore per i servizi di assistenza a terra, ma i dirigenti della NOA l'hanno attribuita a motivi commerciali, in quanto la loro società è il maggior cliente e gode di sconti sui volumi. Per il catering, sembra che la NOA paghi prezzi di mercato per i servizi che riceve. Per i servizi di manutenzione tecnica, l'Olympic Airways applica alla NOA criteri di fatturazione diversi rispetto ad altri clienti e quindi non è stato possibile effettuare un raffronto significativo. I dirigenti della NOA hanno asserito che, a loro parere, i prezzi per l'insieme dei servizi prestati da Olympic Airways erano negoziati in maniera autonoma e rappresentano un valore equo di mercato.

5.3.6. OBBLIGHI NEI CONFRONTI DELL'AIA

- (166) L'AIA è una società di proprietà statale al 55 %, responsabile della costruzione, gestione e sviluppo dell'aeroporto internazionale di Atene. Sebbene di proprietà a maggioranza statale, l'impresa è gestita come società del

settore privato nell'ambito dell'accordo per lo sviluppo aeroportuale e non è soggetta alle leggi concernenti gli organismi controllati dallo Stato greco.

- (167) L'AIA era ed è il maggiore creditore dell'Olympic Airways/NOA, con oneri annuali di circa 60 milioni di EUR. Poiché i costi dell'AIA costituiscono una componente tanto elevata dei costi di base della NOA, era necessario che gli esperti della Commissione esaminassero la relazione tra la NOA e l'AIA, per determinare se la compagnia aerea avesse ricevuto condizioni preferenziali che potevano configurarsi come sostegno statale indiretto. Gli esperti sono riusciti a determinare i seguenti debiti e versamenti della NOA a favore dell'AIA per il periodo dall'inizio delle operazioni fino al 19 maggio 2005.

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

- (168) Gli esperti riferiscono che l'AIA impone oneri alle compagnie aeree per una gamma di servizi prestati presso l'aeroporto, comprese le tasse di atterraggio e parcheggio degli aeromobili, la sicurezza e le infrastrutture di assistenza a terra. Gli oneri sono calcolati a tassi ordinari, stabiliti in un documento destinato ai clienti, pubblicato nella guida dall'AIA nel giugno 2003, riguardante i termini e condizioni di utilizzo e comprendente una tabella delle tariffe. Il termine normale per il pagamento è di 20 giorni di calendario. Gli interessi di mora sono fissati al 3 % sull'Euribor.
- (169) Gli esperti della Commissione hanno appreso che alla fine del 2004 la NOA ha stipulato con l'AIA un piano di regolazione finanziaria che le consentiva di saldare le fatture dell'AIA entro 45 giorni anziché i 20 previsti dall'AIA nelle normali condizioni di pagamento. La proroga dei termini di pagamento si applicava dal 1° luglio 2004 al 28 febbraio 2005. La condizione per la concessione di tale proroga era che la NOA, a titolo di cauzione, contraesse un'ipoteca a favore dell'AIA su due aerei [...] fino all'importo massimo di [...] milioni di EUR. Il debito al 31 dicembre 2004 rappresentava approssimativamente gli oneri di 4 mesi e nel maggio 2005 quelli di 5 mesi circa, con un netto superamento dei termini di 45 giorni fissati nel piano di regolazione finanziaria.

(170) Il 22 aprile 2005 la NOA ha concluso con l'AIA un nuovo piano di regolazione finanziaria per il pagamento di [...] milioni di EUR del debito di [...] milioni di EUR maturato a tale data, presentando una nuova cauzione di [...] milioni di EUR. I termini di questo accordo consistevano in versamenti mensili variabili, da effettuare tra il 30 aprile 2005 e il 30 novembre 2005. Dei [...] milioni di EUR, [...] milioni sarebbero stati ricavati dagli introiti degli OSP. La cauzione di [...] milioni di EUR è stata presentata mediante ipoteche di primo grado su due aerei [...] e su quattro motori.

(171) Sulla base delle suddette informazioni, gli esperti ritengono che, il fatto di consentire l'accumularsi di un debito commerciale di [...] milioni di EUR durante la stagione invernale e di convertirlo in un mutuo a breve termine di diciotto mesi da rimborsare durante la stagione estiva corrisponde di fatto all'erogazione alla NOA di un finanziamento stagionale a fini di capitale circolante. Questo finanziamento, insieme con la protratta tolleranza del ritardo nei pagamenti, suggerisce che la NOA stia ricevendo dall'AIA un trattamento non accessibile ad altre compagnie aeree.

6. VALUTAZIONE DEGLI AIUTI

6.1. BASE GIURIDICA DELLA VALUTAZIONE

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

(173) Il concetto di aiuto di Stato si applica a ogni vantaggio concesso direttamente o indirettamente, finanziato con risorse statali, accordato dallo Stato stesso o da un organismo intermedio che operi in base ai poteri conferitigli.

(174) La presente decisione riguarda esclusivamente gli aiuti concessi dopo la decisione del 2002 e non altri eventuali elementi di aiuto di Stato riguardo a una o più future operazioni relative alle azioni o agli attivi delle società in questione.

(175) L'articolo 228 del trattato CE stabilisce che, quando la Corte di giustizia europea riconosce che uno Stato membro ha mancato a uno degli obblighi che gli impone il trattato, tale Stato è tenuto a prendere i provvedimenti che comporta l'esecuzione della sentenza della Corte di

giustizia. Nella situazione in esame, la decisione del 2002 ha decretato gli aiuti illegittimi e incompatibili con il mercato comune. Nella sentenza del 12 maggio 2005 nella causa C-415/03 la Corte di giustizia ha constatato che lo Stato membro non ha adottato i provvedimenti necessari.

(176) A norma dell'articolo 228, paragrafo 2, se ritiene che lo Stato membro in questione non abbia preso tali provvedimenti, la Commissione, dopo aver dato a tale Stato (mediante lettera di intimazione) la possibilità di presentare le sue osservazioni, formula un parere motivato precisando i punti sui quali lo Stato membro in questione non si è conformato alla sentenza della Corte di giustizia.

6.2. ESISTENZA DEGLI AIUTI

(177) La Commissione ha svolto un'analisi minuziosa e approfondita delle osservazioni ricevute nella fase di avvio del procedimento, delle osservazioni presentate dalla Grecia e della perizia sulla ristrutturazione dell'Olympic Airways e sul comportamento dell'Olympic Airways e della NOA dopo la ristrutturazione. A tale riguardo, la Commissione ha deciso di valutare l'esistenza di aiuti in base a quattro elementi principali: i) la ristrutturazione stessa; ii) l'eventuale esistenza dal 2003 di altri aiuti di Stato a favore della NOA; iii) l'erogazione di 130 milioni di EUR all'Olympic Airways; iv) l'eventuale esistenza di altri aiuti di Stato a favore dell'Olympic Airways.

i) La natura della ristrutturazione dell'OAG condotta nel dicembre 2003

(178) Sembra che l'intento delle autorità greche nell'adottare e attuare la legge 3185/2003 consistesse nel consentire alle divisioni di volo dell'OAG, sotto la nuova denominazione NOA, di continuare a operare mentre si procedeva con la privatizzazione. La Commissione deve dunque esaminare la relazione tra l'Olympic Airways e la NOA. La NOA è stata costituita con le divisioni di volo dell'Olympic Airways e ne prosegue l'attività principale di volo, inizialmente ha rilevato tutti gli aeromobili dell'Olympic Airways e attualmente utilizza 40 aeromobili, rispetto ai 43 precedentemente utilizzati dall'Olympic Airways, con i medesimi equipaggi sulle medesime rotte. In virtù di una «successione», la NOA ha acquisito l'intera rete di rotte, i contratti e i diritti degli OSP su rotte aeree bidirezionali con Stati non membri dell'UE in precedenza servite dall'Olympic Airways. Come già si è detto, la NOA è stata costituita in forza della legge 3185/2003, che è una norma specifica per l'Olympic Airways/NOA e stabilisce una deroga alle disposizioni normalmente applicabili del diritto societario greco.

- (179) Nel caso in esame, con la scissione dell'Olympic Airways, società già pesantemente indebitata (che, in base alle constatazioni della Commissione, aveva già ricevuto aiuti di Stato illegali e incompatibili), ha perso le proprie divisioni di volo economicamente proficue, mentre è stata trasferita solo una parte estremamente ridotta delle corrispondenti passività. Tutti i debiti a lungo termine sono rimasti a carico delle società originarie e, degli importi dovuti dall'OAG a titolo d'imposte, contributi previdenziali e altro allo Stato greco, sono state trasferite alla NOA solo le passività di un mese. Oltre ai debiti fiscali direttamente dovuti allo Stato greco, alla data della scissione il debito dell'Olympic Airways nei confronti dell'AIA ammontava a circa 93 milioni di EUR. Nell'operazione di scorporazione non è stata trasferita alla NOA nessuna parte di questo importo debitore, che è rimasto invece all'Olympic Airways.
- (180) La Commissione conclude altresì che, con il procedere della privatizzazione di cui alla legge 3185/2003, l'OAG (gruppo già pesantemente indebitato) rimarrà privo di ogni attività commerciale, con attivi minimi e con debiti per centinaia di milioni di euro e sarà quindi ancor meno probabile che possa rimborsare gli aiuti di Stato incompatibili, come imposto dalla decisione del 2002. Di conseguenza, è intenzione delle autorità greche applicare all'Olympic Airways e all'OAG le disposizioni in materia fallimentare e liquidare queste due società. I creditori, tra cui principalmente lo Stato greco, ne sosterranno i costi. La Commissione osserva che, dal momento che la Grecia possiede al 100 % sia l'Olympic Airways sia la NOA, la costituzione della NOA più che una ristrutturazione costituisce una riorganizzazione artificiosa all'interno del medesimo gruppo. Questa interpretazione è avvalorata anche dall'esame del disposto della legge 3185/2003, grazie al quale la NOA ottiene «protezione» dalle disposizioni normalmente applicabili del codice civile e commerciale greco per i debiti contratti dall'Olympic Airways prima della «scissione» della divisione di volo. Il che suggerisce che, in mancanza di questa legge specifica, l'applicazione delle normali disposizioni del diritto nazionale comporterebbe anche la fine della «continuità» tra le due società.
- (181) La Commissione osserva inoltre che la classificazione della NOA come società succeduta all'Olympic Airways è stata esplicitamente riconosciuta dalla Grecia nella lettera alla Commissione del 2 giugno 2005 in cui ai fini del recupero si fa riferimento alla NOA come «società succeduta» all'Olympic Airways.
- (182) La Corte di giustizia europea, nella sentenza relativa alla causa C-415/03, ha anche trattato il trasferimento degli attivi alla NOA, che è l'aspetto essenziale della ristrutturazione. La Corte ha concluso⁽¹²⁾ che l'operazione di trasferimento degli «attivi della compagnia Olympic Airways, liberi da qualsiasi passività, alla nuova società Olympic Airlines [...] era concepita in modo tale da rendere impossibile, sulla base della normativa nazionale, il recupero dei debiti della vecchia compagnia Olympic Airways presso la nuova società Olympic Airlines». La Corte ha poi aggiunto che «la detta operazione ha creato un ostacolo all'effettiva esecuzione della decisione 2003/372/CE (la decisione del 2002) e al recupero degli aiuti per mezzo dei quali lo Stato greco aveva sostenuto le attività commerciali della menzionata compagnia. Conseguentemente, l'obiettivo della detta decisione, consistente nel ripristino di una situazione concorrenziale non falsata nel settore dell'aviazione civile, è stato seriamente compromesso». La Corte di giustizia ha quindi concluso che l'essenza della ristrutturazione consisteva nel separare artificiosamente le divisioni di volo dell'Olympic Airways dagli eventi precedenti.
- (183) È quindi ovvio che la ristrutturazione dell'Olympic Airways nel 2003, con cui è stata costituita la NOA, comportando la creazione di un soggetto giuridico distinto, è stata attuata in modo da evitare il recupero imposto dalla decisione del 2002 e che la NOA è una società succeduta all'Olympic Airways quanto meno ai fini del recupero degli aiuti di Stato erogati prima della scorporazione.
- ii) Eventuale esistenza di aiuti di Stato a favore della NOA successivi alla sua costituzione
- (184) Come hanno concluso gli esperti della Commissione, sin dalla sua costituzione la NOA ha registrato perdite di esercizio. In relazione ai punti sollevati nell'avvio del procedimento, gli esperti della Commissione hanno rilevato che, per quanto riguarda la tassa «spatosimo», la NOA ha effettuato tutti i dovuti versamenti sin dalla sua costituzione. Per i servizi di assistenza a terra e di manutenzione prestati alla NOA dall'Olympic Airways, la Commissione non dispone d'informazioni sufficienti per poter adottare un parere sull'eventuale presenza di elementi di aiuti di Stato. Riguardo agli oneri fiscali e previdenziali della NOA, gli esperti hanno constatato che, ad eccezione di qualche ritardo nei pagamenti (che ha dato luogo a penali), la NOA si è attenuta ai suoi obblighi.
- (185) Pertanto, in relazione allo «spatosimo» e agli oneri fiscali e previdenziali, la Commissione conclude che, dal momento della sua costituzione, la NOA non ha ricevuto aiuti di Stato. Tuttavia, esaminando i libri societari, gli esperti hanno constatato che in due circostanze la NOA ha beneficiato di condizioni preferenziali da parte dei suoi fornitori.

(12) Considerando 33.

- (186) Nel caso della locazione degli aeromobili, la NOA detiene in sublocazione aeromobili dell'Olympic Airways, dell'OAv e, per quattro contratti di locazione finanziaria, direttamente dello Stato greco. Gli esperti della Commissione hanno dimostrato in tutti questi casi che i canoni di sublocazione sono inferiori a quelli dei contratti principali con i locatori. Nel caso delle quattro locazioni finanziarie, lo Stato greco subisce una perdita mensile fra 250 e 350 mila EUR per ciascun aereo. Nel caso degli aeromobili concessi in sublocazione alla NOA dall'Olympic Airways, la differenza tra l'importo pagato rispettivamente dalla NOA e dall'Olympic Airways ha fatto sì che nel 2004 l'Olympic Airways perdesse 37,6 milioni di EUR (pari al 55 % dei costi di locazione).
- (187) Nell'esaminare la relazione tra la NOA e l'AIA, gli esperti della Commissione sono giunti alla conclusione che consentire l'accumulo di un debito commerciale di [...] milioni di EUR durante la stagione invernale e convertirlo in un mutuo a breve termine, di otto mesi, da rimborsare nella stagione estiva corrisponde all'erogazione alla NOA di un finanziamento stagionale a fini di capitale circolante. Questo finanziamento, insieme con la prorata tolleranza di ritardo nei pagamenti, suggerisce che la NOA stia ricevendo dall'AIA un trattamento non accessibile ad altre compagnie aeree.
- (188) Nel considerare questo trattamento favorevole, la Commissione può anzitutto concludere che la decisione delle autorità greche di concedere aeromobili in sublocazione alla NOA e assumersi così una perdita mensile fra 250 e 350 mila EUR per ogni aereo si configura chiaramente come un trasferimento di risorse statali dallo Stato alla NOA. Questa misura riduce i costi che la NOA dovrebbe altrimenti sostenere. Si tratta di una misura specifica, poiché è a favore esclusivamente della NOA, che falsa o minaccia di falsare la concorrenza in quanto la NOA opera in un mercato dei trasporti aerei pienamente liberalizzato.
- (189) Secondo la giurisprudenza costante, non si deve distinguere tra i casi in cui gli aiuti sono concessi direttamente dallo Stato e quelli in cui sono concessi da enti pubblici o privati istituiti dallo Stato o da esso designati ai fini della gestione⁽¹³⁾. Tuttavia, perché i vantaggi siano tali da essere classificati come aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE devono essere concessi in primo luogo direttamente o indirettamente tramite risorse statali⁽¹⁴⁾ e, in secondo luogo, essere attribuibili allo Stato⁽¹⁵⁾.
- (190) Riguardo all'operato dell'Olympic Airways e dell'AIA, la Commissione deve quindi decidere se esso sia attribuibile allo Stato. Come già si è detto al considerando 192, una misura adottata da un'impresa pubblica può essere attribuita allo Stato in base a una serie d'indicatori desunti dalle circostanze dell'evento e tenendo conto del contesto in cui sono state adottate simili misure.
- (191) Riguardo alla decisione dell'Olympic Airways di concedere in sublocazione i suoi aeromobili alla NOA a prezzi decisamente inferiori ai contratti di locazione principali e, così facendo, di perdere 37,6 milioni di EUR, la Commissione osserva che lo Stato deteneva il 100 % delle azioni sia dell'Olympic Airways sia della NOA. Inoltre, tutti i dirigenti e i membri dei consigli di amministrazione di entrambe le società sono stati nominati dallo Stato. In queste circostanze, si deve concludere che l'Olympic Airways e la NOA erano (e sono tuttora) sotto il controllo statale. La Grecia (quale principale creditore dell'Olympic Airways) era in grado di esercitare direttamente e indirettamente un influsso dominante su entrambe le imprese. Allo stato dei fatti, la decisione dell'Olympic Airways di cedere in sublocazione aeromobili alla NOA non era l'atto di un'impresa indipendente.
- (192) Riguardo all'AIA, nonostante che la Grecia ribadisca di non svolgere nessun ruolo tale da poter influire sul comportamento commerciale di questa impresa, la Commissione osserva che lo Stato possiede il 55 % del capitale azionario dell'AIA e nomina quattro dei suoi nove direttori. Nel decidere sull'attribuibilità, la Corte di giustizia europea⁽¹⁶⁾ ha indicato altri criteri da utilizzare per determinare se un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica sia attribuibile allo Stato. Fra tali criteri si annoverano l'integrazione dell'impresa pubblica in questione nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e il loro esercizio sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo statuto giuridico dell'impresa (ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico o al comune diritto societario), l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa ed ogni altro indizio di una partecipazione, nel caso concreto, delle autorità pubbliche o l'improbabilità di una non partecipazione nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche della portata del provvedimento, del suo contenuto o delle condizioni che esso implica. Nel caso in esame, sebbene la partecipazione statale nell'AIA sia maggioritaria, nella sua operatività quotidiana la società è gestita come impresa privata indipendente dalla Stato greco (solo quattro dei suoi nove direttori sono nominati dallo Stato) e, dal momento che tutti i debiti dell'Olympic Airways/NOA nei confronti dell'AIA sono rimborsati, interessi compresi, e sono stati garantiti mediante ipoteche sugli aeromobili, la Commissione non può concludere in via definitiva che l'operato dell'AIA sia attribuibile allo Stato.

⁽¹³⁾ Causa 78/76, *Steinike & Weinlig contro Repubblica federale di Germania*, Raccolta 1977, pag. 595, punto 21.

⁽¹⁴⁾ Cause riunite C-72/91 e C-73/91, *Sloman Neptun Schiffahrts AG contro Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, Raccolta 1993, pag. I-887, punto 19.

⁽¹⁵⁾ Cause riunite 67/85, 68/85 e 70/85, *Kwekerij Gebroeders Van der Kooy BV e altri contro Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 1988, pag. 219, punto 35.

⁽¹⁶⁾ Causa C-482/99, *Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee (Stardust)*, Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 56.

(193) Di conseguenza e per i motivi sin qui esposti, la Commissione reputa che i contratti di locazione tra l'Olympic Airways e la NOA falsino o minaccino di falsare la concorrenza poiché sono specifici, ossia favoriscono un'impresa sottraendola a passivi in cui altrimenti sarebbe incorsa. La Commissione osserva inoltre che le misure in questione incidono sugli scambi tra gli Stati membri e falsano o minacciano di falsare la concorrenza all'interno di questo mercato poiché riguardano un vettore aereo comunitario (come rilevato al considerando 193). La Commissione conclude quindi che i contratti di locazione mediante i quali la NOA detiene in locazione aeromobili dell'Olympic Airways o dello Stato si configurano come concessione di un aiuto di Stato alla NOA ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

iii) Statuto dell'«anticipo» di liquidità dal conto speciale aperto a norma della legge 3185/2003 e modalità di esborso e di spesa dei fondi in esso disponibili. Beneficiari dei versamenti di liquidità

(194) Nell'esaminare il versamento dell'anticipo, la Commissione può concludere anzitutto alla conclusione che l'importo in questione è un trasferimento di risorse statali (poiché proviene direttamente dal bilancio dello Stato ed è espressamente previsto all'articolo 27 della legge 3185/2003) ed è una misura individuale, in quanto diretta esclusivamente a favore dell'Olympic Airways.

(195) Le autorità greche asseriscono che l'erogazione di 130 312 459 EUR all'Olympic Airways corrisponde all'operato di un investitore accorto. Secondo la pertinente giurisprudenza comunitaria, il comportamento dell'investitore pubblico deve essere confrontato con quello di un investitore privato fittizio che guarda alle possibilità di redditività a lungo termine⁽¹⁷⁾. Un aumento di capitale necessario per la sopravvivenza di una società che sperimenta problemi temporanei ma che, dopo aver adottato adeguate misure di ristrutturazione, è in condizioni di tornare alla redditività non sarebbe necessariamente un aiuto se un investitore privato giungesse alla medesima conclusione. La Corte di giustizia europea ha indicato peraltro che non vi è adito a dubbi circa l'esistenza di aiuti se all'aumento di capitale si procede in termini accettabili per un investitore privato operante in normali condizioni di mercato⁽¹⁸⁾.

(196) Nelle circostanze in esame, quando all'Olympic Airways è stato anticipato l'importo di 130 312 459 EUR, la società

versava già in gravi difficoltà finanziarie. Avendo riscontrato (nella decisione del 2002) che questa società aveva ricevuto aiuti di Stato illegittimi e incompatibili, la Commissione aveva imposto nella decisione il recupero di tali aiuti con i relativi interessi. Inoltre, l'Olympic Airways era appena stata privata delle divisioni di volo e le era stata addossata la maggior parte delle passività normalmente correlate a simili scissioni. Alla fine del 2003 l'Olympic Airways aveva nei confronti dello Stato greco debiti fiscali e previdenziali per il totale di 522 milioni di EUR. Data la sua situazione finanziaria, la Commissione deve concludere che palesemente l'Olympic Airways sarebbe stata incapace, nella medesima situazione, di ottenere un analogo anticipo di cassa da un investitore privato, a maggior ragione se l'«investitore», come nel caso in esame, è anche il maggiore creditore dell'Olympic Airways e se realisticamente sono scarse le probabilità di recuperare gli importi che l'Olympic Airways già gli deve. Un tale creditore non avrebbe accettato una situazione in cui i debiti continuano ad aumentare mentre stanno scomparendo le attività che potrebbero portare all'estinzione dei debiti⁽¹⁹⁾. Al contrario, un creditore privato avrebbe tentato tutte le azioni legali per ottenere il pagamento degli arretrati o l'escussione delle garanzie. Di conseguenza, la Commissione non può accettare l'argomentazione della Grecia secondo cui l'anticipo dell'importo in questione all'Olympic Airways corrisponde all'operato di un investitore accorto.

(197) La Commissione deve allora stabilire se si possa ritenere, come sostenuto inizialmente dalla Grecia, che l'importo di 130 312 459 EUR corrisponda a una forma di compensazione devoluta all'Olympic Airways dallo Stato per le attività che esso le aveva sottratte per conferirle alla NOA. Per accertare la validità di questa argomentazione la Commissione deve esaminare il valore delle attività espropriate all'Olympic Airways e trasferite alla NOA. Secondo la valutazione dei dirigenti dell'Olympic Airways, il valore delle attività trasferite alla NOA ammontava a 130 312 459 EUR. Se questo fosse vero, non vi sarebbe aiuto di Stato nel trasferimento di tale importo all'Olympic Airways, in quanto a questa società non sarebbe stato conferito nessun vantaggio.

(198) A tale riguardo, per la Commissione è significativo il fatto che gli stessi revisori contabili dell'Olympic Airways (la Deloitte & Touche) esprimano riserve sui conti annuali al 31 dicembre 2003 riguardo alle valutazioni delle attività trattenute e trasferite tra l'Olympic Airways e la NOA. I revisori hanno dichiarato che, per quanto riguarda l'avviamento, le immobilizzazioni stimate ed i conti debitori e creditori trasferiti dalle società componenti alla NOA, essi non erano in grado di confermare il valore di queste voci e dunque di esprimere un parere.

⁽¹⁷⁾ Causa C-305/89, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee (Alfa Romeo)*, Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 20.

⁽¹⁸⁾ Cfr. le cause riunite C-296/82 e C-318/82, *Regno dei Paesi Bassi e Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contro Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 1985, pag. 3727.

⁽¹⁹⁾ Conclusioni dell'avvocato generale Mischo, causa C 480/98, *Aiuti concessi alle imprese del gruppo Magefesa*, Raccolta 2000, pag. I-8717, punti da 32 a 43.

- (199) Nello studio condotto per conto della Commissione, gli esperti della Commissione hanno dimostrato che le attività trasferite alla NOA sono state sopravvalutate. A tale scopo e per istruzione della Commissione, gli stessi esperti della Commissione hanno proceduto alla valutazione delle attività trasferite, servendosi di tecniche e norme contabili accettate sia in Grecia sia a livello internazionale, giungendo alla conclusione che il valore delle attività nette trasferite alla NOA non era dell'ordine di 130 milioni di EUR ma era da valutarsi approssimativamente a 38 milioni di EUR. La Commissione ha esaminato attentamente i dati e la metodologia di cui si sono serviti gli esperti e condivide l'analisi da questi effettuata. La Commissione conclude quindi che il valore delle attività trasferite sia stato sovrastimato di circa 91,5 milioni di EUR.
- (200) Sebbene sia necessaria una revisione completa di tutte le attività e passività, così da giungere a una valutazione del tutto accurata degli importi in questione, la Commissione può stimare che la sopravvalutazione sia dell'ordine di 91,5 milioni di EUR.
- (201) La Commissione osserva poi che la sopravvalutazione è specifica, poiché fornisce fondi direttamente all'Olympic Airways e conferisce a questa società un vantaggio in quanto i fondi in questione sono intesi a provvedere «alle indennità di licenziamento e alle rimanenti spese di pensionamento dei dipendenti, secondo qualsiasi modalità, e alla copertura degli oneri finanziari dell'Olympic Airways e dell'Olympic Aviation nel corso del procedimento di trasformazione e di liquidazione»⁽²⁰⁾, per consentire in ogni modo alla società di adempiere ai «suoi obblighi finanziari». La Commissione osserva per inciso che questa disposizione è stata interpretata in senso lato e che l'importo in questione è stato utilizzato a copertura di costi operativi generali dell'Olympic Airways (oltre 51 milioni di EUR dell'importo anticipato è stato utilizzato per pagare i canoni di locazione degli aeromobili).
- (202) La Commissione conclude inoltre che questo importo sovrastimato falsa o minaccia di falsare la concorrenza e che incide sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda una società in concorrenza con altre società dell'Unione europea, specialmente dopo l'entrata in vigore della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità⁽²¹⁾, che prevede la libera concorrenza per tali servizi negli aeroporti aventi una soglia minima di traffico di 2 milioni di passeggeri o 50 000 tonnellate di merci. Di conseguenza, la Commissione deve concludere che l'importo, versato all'Olympic Airways, nel quale sono state sopravvalutate le attività trasferite alla NOA, così configura come concessione di un aiuto di Stato all'Olympic Airways ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- iv) Eventuali aiuti ricevuti dall'Olympic Airways (OAS) dopo il dicembre 2002
- (203) Come dimostrato dagli esperti della Commissione, dalla data dell'ultima decisione della Commissione relativa all'Olympic Airways (12 dicembre 2002) e in seguito alla scissione dalla NOA, l'Olympic Airways ha percepito anticipi di cassa dallo Stato e sono aumentati i suoi debiti fiscali e previdenziali nei confronti dello Stato.
- (204) Per quanto riguarda il rimborso del mutuo erogato dall'ABN Amro per l'importo di 36 945 357 EUR, i versamenti dei canoni di locazione finanziaria degli aerei A340 per l'importo di 11 774 684 EUR e il finanziamento diretto di tesoreria di 8,2 milioni di EUR a favore dell'Olympic Airways, è chiaro che questi eventi hanno comportato trasferimenti diretti di risorse statali a beneficio dell'Olympic Airways. È chiaro anche, per i motivi di cui al considerando 7 della presente decisione, che questi provvedimenti sono nuove misure di aiuto illegale, poiché non corrispondono alla semplice escussione di garanzie fornite in precedenza dallo Stato greco. Come già si è visto nella disamina dell'«anticipo» corrisposto all'Olympic Airways, anche se presso l'erario lo Stato registra tali importi a carico dell'Olympic Airways e questi figurano nei registri contabili dell'Olympic Airways come debiti finanziari, lo Stato ha scarse o nulle possibilità realistiche di ottenere il rimborso di tali importi. In simili circostanze, non si può asserire che lo Stato si sia comportato in modo razionale o secondo criteri commerciali nel versare tali importi.
- (205) Si è già descritta la situazione fiscale e previdenziale dell'Olympic Airways (OAS), difficile e in peggioramento. Il debito fiscale e previdenziale dell'Olympic Airways alla fine del 2002 era già ingente, pari a 273 milioni di EUR, e ha continuato a accrescersi in misura significativa nel periodo successivo. Il debito stimato alla fine del 2004 ammontava a 627 milioni di EUR, il che significa che, nel periodo formante oggetto della presente decisione, il debito dell'Olympic Airways nei confronti dello Stato è aumentato di 354 milioni di EUR.
- (206) Riguardo ai crescenti debiti fiscali dell'Olympic Airways, è lo Stato stesso tramite l'erario che tollera il costante rinvio e non pagamento di varie imposte e oneri dovuti dall'Olympic Airways. Quanto ai contributi previdenziali, l'organismo incaricato di riscuoterli (IKA) è un ente pubblico istituito mediante atto legislativo greco⁽²²⁾, cui è stato affidato l'incarico, sotto il controllo dello Stato, di gestire il sistema previdenziale e di riscuotere i contributi previdenziali obbligatori. Ha la facoltà⁽²³⁾ ma non l'obbligo di concordare piani di rientro per i pagamenti tardivi dei debiti. Il debito fiscale dell'Olympic Airways, in costante aumento, è pertanto chiaramente imputabile allo Stato.

⁽²⁰⁾ Articolo 27, paragrafo 5, lettera b), della legge 3185/2003.

⁽²¹⁾ GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

⁽²²⁾ Legge n. 1846/1951, articolo 11.

⁽²³⁾ Legge n. 2676/1999.

- (207) La Commissione deve quindi stabilire se questa tolleranza comporta un trasferimento di risorse statali. Dal momento che gli aiuti di Stato comprendono non solo vantaggi positivi ma anche provvedimenti che limitano gli oneri ordinari, il fatto che la Grecia non abbia intrapreso alcuna azione volta all'esecuzione dei debiti comporta chiaramente tale trasferimento.
- (208) Avendo appurato che si è verificato un trasferimento di risorse imputabili allo Stato, la Commissione deve decidere se tale aiuto falsi la concorrenza. La Commissione constata che sia la concessione di aiuti diretti sia la mancata azione volta alla riscossione dei debiti in essere da parte dello Stato fornisce a Olympic Airways un vantaggio commerciale significativo rispetto ai suoi concorrenti. Lo Stato non agisce in modo razionale e commerciale nei confronti dell'Olympic Airways. Vi è quindi una distorsione della concorrenza in un settore liberalizzato del mercato interno come rilevato al punto 209. La Commissione deve quindi concludere che la tolleranza da parte dello Stato in merito ai crescenti debiti fiscali e previdenziali non pagati dell'Olympic Airways e i versamenti effettuati dallo Stato per conto dell'Olympic Airways corrispondono ad aiuti di Stato a Olympic Airways ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

6.3. COMPATIBILITÀ DEGLI AIUTI

i) Compatibilità degli aiuti concessi alla NOA

- (209) Essendo giunta alla conclusione che la NOA ha ricevuto aiuti di Stato fin dalla sua costituzione, la Commissione deve quindi esaminare le misure a favore di questa società alla luce dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato, in cui sono previste le deroghe alla norma generale di incompatibilità stabilita nell'articolo 87, paragrafo 1.
- (210) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato non possono essere applicate al caso presente perché le misure di aiuto non hanno un carattere sociale e non sono concesse a singoli consumatori, né avviano ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, né sono concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania.
- (211) Ulteriori deroghe al divieto generale sugli aiuti di Stato sono previste all'articolo 87, paragrafo 3. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non si applicano al caso presente perché gli aiuti non promuovono la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure pongono rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro né promuovono la cultura e la conservazione del patrimonio.
- (212) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato prevede deroghe in relazione ad aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. La Grecia è una regione che rientra interamente nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a).
- (213) Quanto agli obiettivi degli aiuti regionali in relazione ai servizi di aviazione, la Commissione ritiene che solitamente sono conseguiti più facilmente attraverso l'imposizione di OSP. Nel caso della Grecia questi sono imposti dallo Stato a società che offrono servizi tra la Grecia continentale e le isole nonché tra le isole e in alcuni casi (le cosiddette rotte a scarso traffico) possono essere affidati dallo Stato a un fornitore di servizi che riceve un compenso per tali prestazioni. La Commissione ritiene che in genere i compensi per gli OSP costituiscano un sostegno mirato necessario e, a condizione che l'operatore sia scelto sulla base di una procedura trasparente e non discriminatoria e non riceva un compenso eccessivo, tale sostegno di Stato non dà luogo solitamente a questioni di aiuti di Stato incompatibili. È stato questo il caso dei contratti ottemperati dall'OAv. Nell'ambito della ristrutturazione, queste rotte sono servite attualmente dalla NOA quale società «succeduta». Considerata la limitatezza delle informazioni a disposizione, la Commissione non può escludere, in relazione al modo in cui i contratti di servizio pubblico sono stati trasferiti dall'OAv alla NOA, che le procedure previste dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie⁽²⁴⁾ possano non essere state rispettate in merito agli OSP. In ogni caso e in relazione agli importi concessi alla NOA dalla sua costituzione, la Grecia non può usufruire della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a).
- (214) Per quanto concerne la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato riguardante gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione dovrà valutare se questa disposizione si possa applicare all'attuale situazione. Nel condurre questa analisi la Commissione deve tenere conto degli orientamenti applicabili in relazione agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione⁽²⁵⁾ nonché degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

⁽²⁵⁾ «Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione» (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

⁽²⁶⁾ GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

- (215) Con riferimento agli aiuti concessi alla NOA mediante la riduzione dei costi di locazione degli aeromobili, la Commissione fa ancora una volta riferimento agli orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione. Questi stabiliscono al punto 14 che gli aiuti diretti finalizzati a ripianare perdite operative non sono in genere compatibili con il mercato comune e non possono beneficiare di una deroga dal generale divieto di concedere aiuti di Stato. Gli orientamenti proseguono specificando che il sovvenzionamento operativo diretto delle rotte aeree possono essere accettate esclusivamente nel caso di OSP e di aiuti a carattere sociale concessi a singoli consumatori.
- (216) Nel caso in esame gli aiuti concessi alla NOA, direttamente dallo Stato greco attraverso i canoni di locazione oppure indirettamente tramite l'Olympic Airways, non possono rientrare in alcuna delle categorie di sovvenzionamento operativo accettabile per le rotte aeree. Secondo una costante giurisprudenza⁽²⁷⁾ relativa agli aiuti di Stato, inoltre, il nuovo aiuto non può essere compatibile con il mercato comune dal momento che gli aiuti già accertati come incompatibili non sono stati rimborsati, perché gli effetti congiunti di tutti gli aiuti falserebbero in misura significativa la concorrenza nel mercato comune. Poiché per le ragioni sopra esposte la NOA è la società succeduta alla divisione di volo dell'Olympic Airways e, pertanto, un successore ai fini del recupero degli aiuti, non possono essere compatibili nuovi aiuti alla NOA finché i precedenti aiuti non sono recuperati. In aggiunta, la concessione degli aiuti è una violazione dei precedenti impegni assunti dalla Grecia di non concedere ulteriori aiuti (articolo 1, lettera e), della decisione del 1994) all'Olympic Airways e, per estensione, alle società che le succedono.
- (217) Sebbene le autorità greche non abbiano sostenuto che gli importi ricevuti dalla NOA dalla sua costituzione siano conseguenza della ristrutturazione e anche se la Commissione ha concluso che la NOA è una società succeduta all'Olympic Airways quanto meno ai fini del recupero relativo agli aiuti di Stato precedenti alla scissione, a fini di esaurività la Commissione esaminerà gli aiuti concessi alla NOA anche alla luce degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, pubblicati nel 1999. Il punto 7 di tali orientamenti stabilisce che un'impresa di nuova costituzione non può essere beneficiaria di aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione anche se la sua posizione finanziaria iniziale è precaria. Simili aiuti non possono quindi rientrare nell'ambito di tali orientamenti.
- (218) Pertanto, gli aiuti concessi alla NOA dalla sua costituzione non soddisfano le condizioni di deroga sancite all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c). La commissione constata che la Grecia ha illegalmente concesso nuovi aiuti non notificati a favore della NOA mediante contratti di locazione stipulati con tale società a prezzi scontati.
- ii) a) Compatibilità degli aiuti concessi all'Olympic Airways
- (219) Avendo concluso che l'importo della sopravvalutazione delle attività della NOA che è stato poi corrisposto dallo Stato greco costituisce un aiuto di Stato, la Commissione deve pertanto esaminare il provvedimento alla luce dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato, in cui sono previste le deroghe alla norma generale d'incompatibilità stabilita all'articolo 87, paragrafo 1.
- (220) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato non possono essere applicate al caso in esame perché le misure di aiuto non hanno carattere sociale e non sono concesse a singoli consumatori, né rimediano a danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali, né sono concessi a favore dell'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che hanno risentito della passata divisione della Germania.
- (221) Altre deroghe al divieto generale sugli aiuti di Stato sono previste all'articolo 87, paragrafo 3. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non si applicano al caso in esame perché gli aiuti non promuovono la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo né pongono rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro né promuovono la cultura e la conservazione del patrimonio.
- (222) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE prevede deroghe per gli aiuti intesi a favorire lo sviluppo economico delle regioni nelle quali il tenore di vita sia anormalmente basso o vi sia una grave forma di sottoccupazione. Sebbene la Grecia sia una regione che rientra integralmente nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), questa disposizione non è applicabile per i motivi di cui al considerando 211.
- (223) Per quanto riguarda la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato riguardante gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, le autorità greche hanno chiesto alla Commissione, qualora giunga alla conclusione che il pagamento anticipato non è l'azione di un investitore in un'economia di mercato e pertanto vada considerato come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, di esaminare la misura al fine di stabilire se possa essere considerata un aiuto per il salvataggio di un'impresa.

⁽²⁷⁾ Causa C-355/95, *Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD) contro Commissione delle Comunità europee e Repubblica federale di Germania*, Raccolta 1995, pag. II-2265.

- b) Eventuale aiuto per il salvataggio di un'impresa
- (224) A tale riguardo, poiché l'importo in questione è stato versato tra il dicembre 2003 e il maggio 2004 il quadro di riferimento comunitario applicabile per decidere sulla compatibilità sono gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, pubblicati nel 1999. Secondo il punto 104 degli orientamenti del 2004 sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽²⁸⁾, in relazione alle misure per le quali l'aiuto è stato concesso prima del 10 ottobre 2004 sono applicabili gli orientamenti del 1999.
- c) Applicabilità degli orientamenti del 1999 sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese
- (225) Al punto 4 degli orientamenti del 1999 è indicato che non vi è una definizione comunitaria d'impresa in difficoltà e si aggiunge che «[l]a Commissione ritiene tuttavia che un'impresa sia in difficoltà [...] qualora essa non sia in grado, con le proprie risorse finanziarie o ottenendo i fondi necessari dai proprietari/azionisti o dai creditori, di contenere le perdite che potrebbero condurla quasi certamente, senza un intervento esterno dei poteri pubblici, al collasso economico a breve o a medio termine».
- (226) Gli orientamenti chiariscono poi che «l'impresa, a prescindere dalla sua dimensione, è comunque considerata in difficoltà, a) se si tratta di società a responsabilità limitata, qualora abbia perduto più della metà del capitale sottoscritto e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi».
- (227) Al punto 6 si asserisce inoltre che «Le difficoltà di un'impresa di solito sono rivelate da livello crescente delle perdite, diminuzione del fatturato, aumento delle scorte, eccesso di capacità produttiva, diminuzione del margine lordo di autofinanziamento, aumento dell'indebitamento e degli oneri da interessi e basso o inesistente valore del capitale netto».
- (228) La Commissione osserva che l'Olympic Airways è una società cronicamente indebitata che ha già perduto una parte significativa del capitale sottoscritto. La Commissione rileva che il debito dell'Olympic Airways nei confronti dello Stato greco per imposte e oneri previdenziali è passato da 273 milioni di EUR alla fine del 2002 a 522 milioni di EUR alla fine del 2003, quando aveva ricevuto il cosiddetto «anticipo». Come già rilevato, la società non è stata in grado di assicurarsi nessuna fonte di finanziamento commerciale e vi sono realisticamente scarse possibilità che possa estinguere i suoi debiti nei confronti dello Stato. La Commissione può quindi concludere che l'Olympic Airways è un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti del 1999 sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese.
- d) Condizioni per l'autorizzazione degli aiuti per il salvataggio di un'impresa
- (229) Gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione d'impresa in difficoltà del 1999 prevedono il verificarsi di cinque condizioni concomitanti per poter concedere aiuti per il salvataggio. La Commissione dovrebbe appurare se tutte queste condizioni sono state soddisfatte nel caso in esame.
- (230) In primo luogo, gli aiuti per il salvataggio «devono consistere di aiuti di tesoreria sotto forma di garanzia di crediti o di erogazione di crediti. Nei due casi di specie di credito deve essere gravato da un tasso d'interesse almeno comparabile ai tassi applicati ai prestiti concessi ad imprese sane e, in particolare, ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione; tutti i prestiti devono essere rimborsati e tutte le garanzie devono cessare entro un periodo non superiore a sei mesi dal versamento della prima rata all'impresa».
- (231) Nel caso in esame specie l'aiuto per il salvataggio è avvenuto in forma di erogazione di liquidità (descritta come «anticipo») dell'importo di 130 312 450 EUR concessa dalla Grecia all'Olympic Airways e all'OAv con il pretesto di aiutare queste due società nella ristrutturazione in seguito alla scissione delle attività di volo di entrambe e la costituzione della NOA. In questo caso non va addebitato nessun interesse su mutui all'Olympic Airways e all'OAv e si intende che l'importo di 130 312 450 EUR sarà rimborsato allo Stato direttamente mediante i proventi di vendita derivanti dalla privatizzazione della NOA, società che la Grecia ribadisce essere esterna alla proprietà dell'OAG. Se la vendita della NOA non genererà fondi a sufficienza per rimborsare questo «anticipo», si venderanno altre attività dell'Olympic Airways per colmare la differenza. In queste circostanze non è possibile concludere che la prima condizione posta dagli orientamenti del 1999 sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese sia quindi soddisfatta.
- (232) In secondo luogo, gli aiuti devono «essere connessi a crediti il cui rimborso deve essere effettuato entro dodici mesi dalla data dell'ultimo versamento all'impresa delle somme prestate». Nel caso in esame, come indicato in precedenza, l'importo in questione non può essere descritto propriamente come un mutuo all'Olympic Airways e all'OAv, essendo il rimborso subordinato alla vendita di un'altra società. L'importo di 130 312 450 EUR è stato versato a rate in base alle esigenze dell'Olympic Airways e dell'OAv nel periodo tra il 24 dicembre 2003 e il 13 maggio 2004. A tutt'oggi, oltre un anno dopo, non è stato effettuato nessun rimborso di tale importo e pertanto la seconda condizione non può essere soddisfatta. Dal momento che la misura in esame non è riuscita a soddisfare le prime due condizioni è superfluo procedere con l'analisi delle altre tre condizioni.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

- (233) Nel caso in esame la Commissione osserva che l'importo erogato all'Olympic Airways nel 2003 contravviene anche a impegni precedenti assunti dalla Grecia di non concedere all'Olympic Airways nessun altro aiuto (articolo 1, lettera e), della decisione del 1994). La Commissione ritiene che la misura in questione non soddisfi le condizioni stabilite dagli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione per considerarla un aiuto per il salvataggio di un'impresa.
- (234) La Commissione deve anche prendere in considerazione le erogazioni per un importo complessivo di quasi 57 milioni di EUR effettuate dallo Stato greco all'Olympic Airways e la tolleranza da parte dello Stato nei confronti dell'Olympic Airways che ha portato all'aumento dei debiti fiscali e previdenziali dell'Olympic Airways da 273 milioni di EUR alla fine del 2002 quando è avvenuta la ristrutturazione a 627 milioni di EUR alla fine del 2004, debiti che in precedenza erano stati riconosciuti come concessione di aiuti di Stato. Considerato che le eccezioni di cui all'articolo 87, paragrafi 2 e 3, lettere a), b) e d) non possono applicarsi all'Olympic Airways (vedere i considerandi da 219 a 221), la Commissione deve valutare se al caso in esame può applicarsi la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (235) Come già ricordato, qualsiasi nuovo aiuto all'Olympic Airways costituisce una violazione dei precedenti impegni di non concedere alcun ulteriore aiuto (articolo 1, lettera e), della decisione del 1994). Ciò che più conta è che la concessione del nuovo aiuto illegale deve essere considerato a fronte del fatto che l'Olympic Airways ha già ricevuto aiuti in passato; pertanto la situazione attuale costituisce una chiara violazione del principio «una tantum» contemplato sia negli orientamenti sugli aiuti di Stato al settore dell'aviazione sia negli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà. In aggiunta la Commissione evidenzia la giurisprudenza della Corte⁽²⁹⁾ secondo la quale nuovi aiuti non possono essere compatibili con il mercato comune fintanto che gli aiuti già accertati come incompatibili non sono rimborsati. Da quanto precede deriva che i nuovi aiuti concessi non soddisfano le condizioni di deroga sancite all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).
- (236) Di conseguenza la Commissione conclude che con la sopravvalutazione delle attività trasferite alla NOA la Grecia ha concesso aiuti di Stato illegali e incompatibili per l'importo di tale sopravvalutazione e rileva che le erogazioni dell'importo complessivo di quasi 57 milioni di EUR all'Olympic Airways e la tolleranza da parte dello Stato greco del ritardato o mancato pagamento dei debiti fiscali e previdenziali da parte dell'Olympic Airways corrispondono ad aiuti di Stato illegali e incompatibili.

7 LEGITTIME ASPETTATIVE E GARANZIE STATALI

- (237) Per quanto riguarda i quattro mutui contratti per gli aerei A340/300 e il mutuo concesso dall'ABN Amro, per i quali la Grecia ha proceduto a vari rimborsi, le garanzie dello Stato a favore dell'Olympic Airways per tali prestiti sono antecedenti alla decisione del 2002. La Grecia sostiene che, poiché la decisione del 2002 non ha esplicitamente imposto la sospensione o la cessazione delle garanzie concesse dallo Stato greco all'Olympic Airways dopo il 1998, implicitamente la Commissione ha accettato il loro proseguimento ed i pagamenti effettuati in tale contesto. La Commissione non può accettare questa argomentazione per i seguenti motivi.
- (238) Secondo la Commissione, il disposto della decisione del 2002 è sufficientemente chiaro e definito: «Articolo 1: L'aiuto alla ristrutturazione concesso dalla Grecia all'Olympic Airways sotto forma di:... b) nuove garanzie su prestiti per complessivi 78 milioni di USD da stipulare anteriormente al 31 marzo 2001 per l'acquisto di nuovi aeromobili e per gli investimenti necessari al trasferimento dell'Olympic Airways nel nuovo aeroporto di Spata;... è considerato incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato...», tanto che non dovevano sorgere dubbi circa l'incompatibilità di queste garanzie.
- (239) Riguardo all'obbligo del recupero, nella decisione del 2002 si distingueva tra il periodo 1994-1998 e il periodo 1998-2002. Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999⁽³⁰⁾ e per il periodo 1994-1998, la Commissione ha deciso che non era necessario il recupero degli aiuti concessi prima del 14 agosto 1998. Tuttavia, lo Stato ha concesso le garanzie in questione ben dopo tale data (nell'ottobre 1999 per i quattro aerei e nel febbraio 2001 per il mutuo dell'ABN Amro). In ogni caso la Commissione rammenta che, perché la semplice esecuzione di una garanzia statale concessa in precedenza non corrisponda alla concessione di un nuovo aiuto, le misure in questione devono rispettare integralmente le condizioni della garanzia iniziale (l'identità del beneficiario, le scadenze, gli importi garantiti, l'esigenza della dichiarazione preliminare di fallimento, ecc.). Se uno Stato membro procede a un pagamento in relazione a un mutuo garantito a condizioni diverse da quelle concordate precedentemente, la Commissione riterrà che tale pagamento costituisca un nuovo aiuto, da notificare ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3⁽³¹⁾.
- (240) Per l'appunto, risulta che i pagamenti effettuati di recente dal governo greco in relazione ai suddetti mutui non siano tali da soddisfare le condizioni stabilite nelle garanzie iniziali, quali le avevano descritte le autorità greche all'epoca. Per esempio:

⁽²⁹⁾ Causa C-355/95, già citata.

⁽³⁰⁾ «La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario».

⁽³¹⁾ Cfr. Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzia (GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 14).

- per il mutuo dell'ABN Amro, il governo ha versato direttamente le rate (per circa 36 milioni di EUR) al posto dell'impresa senza una precedente inadempienza e senza la preliminare dichiarazione, in sede giuridica, di fallimento o d'insolvenza. Il fatto che il governo abbia chiesto successivamente il rimborso alla società dimostra che il pagamento non era la semplice esecuzione di una garanzia concessa in precedenza;
 - le medesime considerazioni si applicano ai mutui contratti per i canoni di locazione finanziaria degli aeromobili e ai finanziamenti diretti di tesoreria, pari rispettivamente a circa 11 e 8 milioni di EUR;
 - inoltre, nel caso dei quattro aerei, gli accordi di mutuo sono stati formalmente modificati (mediante novazione) perché lo Stato subentrasse all'impresa come beneficiario dei mutui. Tali modifiche sostanziali sono precedenti ai pagamenti in questione;
 - per quanto riguarda l'anticipo di 8 milioni di EUR per la modifica di due dei contratti di locazione, è chiaro che si tratta di un provvedimento non previsto nella garanzia iniziale.
- (241) Poiché sono state apportate modifiche, mai notificate alla Commissione né da essa approvate, è chiaro questi pagamenti costituiscono nuovi aiuti di Stato illegali. La Commissione è tuttavia disposta a esaminare, nella fase esecutiva della presente decisione, ogni altro elemento che le autorità greche possano presentare riguardo al pagamento di circa 36 milioni di EUR per le rate del mutuo dell'ABN Amro e/o del versamento di rate per il contratto di locazione per circa 11 milioni di EUR per l'acquisizione di quattro aerei, e l'eventuale compatibilità di questi pagamenti, in parte o nella loro totalità, con le condizioni iniziali delle garanzie.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il fatto che l'Olympic Airways e la Grecia abbiano accettato che l'Olympic Airlines pagasse canoni di sublocazione per aeromobili inferiori agli importi corrisposti a titolo dei contratti principali, con conseguenti perdite per l'Olympic Airways dell'ordine di 37 milioni di EUR nel 2004 e per lo Stato dell'ordine di 2,75 milioni di EUR fino al maggio 2005, costituisce un aiuto di Stato illegale a favore dell'Olympic Airlines, incompatibile con il trattato.
2. La Grecia ha concesso all'Olympic Airways aiuti di Stato illegali e incompatibili, pari all'importo della sopravvalutazione delle attività dell'Olympic Airlines al momento della creazione dell'Olympic Airlines. Tale importo è provvisoriamente stimato dalla Commissione a circa 91,5 milioni di EUR.

3. L'erogazione dello Stato greco a favore dell'Olympic Airways d'importi per il totale di circa 8 milioni di EUR e il versamento supplementare da parte dello Stato greco di alcune rate del mutuo bancario e di canoni di locazione finanziaria al posto dell'Olympic Airways, tra il maggio 2004 e il marzo 2005, nella misura in cui tali pagamenti non sono la semplice esecuzione delle garanzie di cui all'articolo 1, lettera b), della decisione 2003/372/CE e delle relative condizioni, costituiscono aiuti di Stato illegali a favore dell'Olympic Airways, incompatibili con il trattato.

4. La prorata tolleranza da parte dello Stato greco dei debiti fiscali e previdenziali dell'Olympic Airways nei suoi confronti, per l'importo di circa 354 milioni di EUR tra dicembre 2002 e dicembre 2004, costituisce un aiuto di Stato illegale a favore dell'Olympic Airways, incompatibile con il trattato.

Articolo 2

1. La Grecia è tenuta a recuperare presso i beneficiari gli aiuti di cui all'articolo 1.

2. Il recupero va eseguito senza indugio e secondo le procedure del diritto interno, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. Gli aiuti da recuperare comprendono gli interessi, che decorrono dalla data in cui gli aiuti sono stati messi a disposizione del beneficiario fino alla data del recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale.

Articolo 3

La Grecia sospende immediatamente ogni altra erogazione di aiuti all'Olympic Airways e all'Olympic Airlines.

Articolo 4

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Grecia informa la Commissione dei provvedimenti adottati per conformarsi agli articoli 2 e 3.

Articolo 5

Destinataria della presente decisione è la Repubblica Ellenica.

Fatto a Bruxelles, il 14 settembre 2005.

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 28 ottobre 2009

relativa all'aiuto di Stato C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) applicato dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord —Sovvenzioni a CalMac e NorthLink per i servizi di trasporto marittimo in Scozia

[notificata con il numero C(2009) 8117]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/98/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

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

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

- (1) Con lettera del 19 dicembre 2003, il Regno Unito ha informato la Commissione delle azioni che il governo scozzese intendeva intraprendere per mettere i servizi di traghetto scozzesi «in linea con la [loro] interpretazione della normativa europea in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi».
- (2) Con lettere del 19 aprile 2004 e del 30 giugno 2004, il Regno Unito ha informato la Commissione dell'intenzione del governo scozzese di indire due gare pubbliche d'appalto per fornire servizi di trasporto alle isole settentrionali e occidentali.
- (3) Da allora la Commissione ha ricevuto dalle parti interessate diversi reclami formali e commenti informali riguardanti presunti aiuti di Stato incompatibili concessi alle imprese che gestiscono tali servizi di trasporto ⁽²⁾.
- (4) In seguito a tali reclami, la Commissione ha inviato al Regno Unito numerose richieste di informazioni supplementari ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 che stabilisce le modalità di applicazione dell'articolo 93 (ora articolo 88) del trattato CE ⁽³⁾ (in prosieguo denominato «regolamento di procedura»), alle quali sono fornite le relative risposte.
- (5) Il 16 aprile 2008 la Commissione ha deciso di avviare un procedimento d'indagine formale in merito alle misure di aiuto di Stato relative a NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited e CalMac Ferries Limited ⁽⁴⁾.
- (6) Il 16 luglio 2008 il Regno Unito ha inviato le proprie osservazioni in risposta alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale. Con lettere del 22 dicembre 2008 e del 2 febbraio 2009 il Regno Unito ha fornito informazioni supplementari.
- (7) In seguito alla pubblicazione della decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione ha ricevuto osservazioni da numerose parti interessate. Il Regno Unito è stato invitato a rispondere a tali osservazioni.
- (8) L'11, 12 e 13 dicembre 2008 la Commissione ha incontrato i rappresentanti di numerose parti interessate: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, il Consiglio di contea delle Orkney, il Consiglio dell'Argyll e dell'isola di Bute, il Consiglio dell'Inverclyde, gli Scottish Ministers, il governo scozzese e il Peer Pressure Group.
- (9) Sulla base delle informazioni supplementari ricevute nel corso del procedimento d'indagine formale, la Commissione ha concluso che una parte del regime costituiva un aiuto esistente. Ha pertanto deciso di avviare, parallelamente al procedimento d'indagine formale, la procedura di cooperazione di cui all'articolo 17 del regolamento di procedura.
- (10) Il 17 marzo 2009 la Commissione ha incontrato i rappresentanti del Regno Unito. In questo incontro, conformemente all'articolo 17 del regolamento di procedura, la Commissione ha informato lo Stato membro del fatto che considerasse una parte del regime come un aiuto esistente e ha espresso la propria posizione preliminare secondo cui alcuni aspetti del programma non erano più compatibili con il mercato comune. Le autorità dello Stato membro hanno avuto la possibilità di presentare le proprie osservazioni su questa posizione preliminare sia nel corso dell'incontro sia, successivamente, in forma scritta.
- (11) Il 23 marzo 2009, la Commissione ha richiesto informazioni supplementari al Regno Unito. Tali informazioni sono state fornite il 15 maggio 2009 e il 3 luglio 2009.

⁽¹⁾ GU C 126 del 23.5.2008, pag. 16.

⁽²⁾ Che hanno condotto alla creazione di due casi con numeri di riferimento NN 105/05 e NN 35/07.

⁽³⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

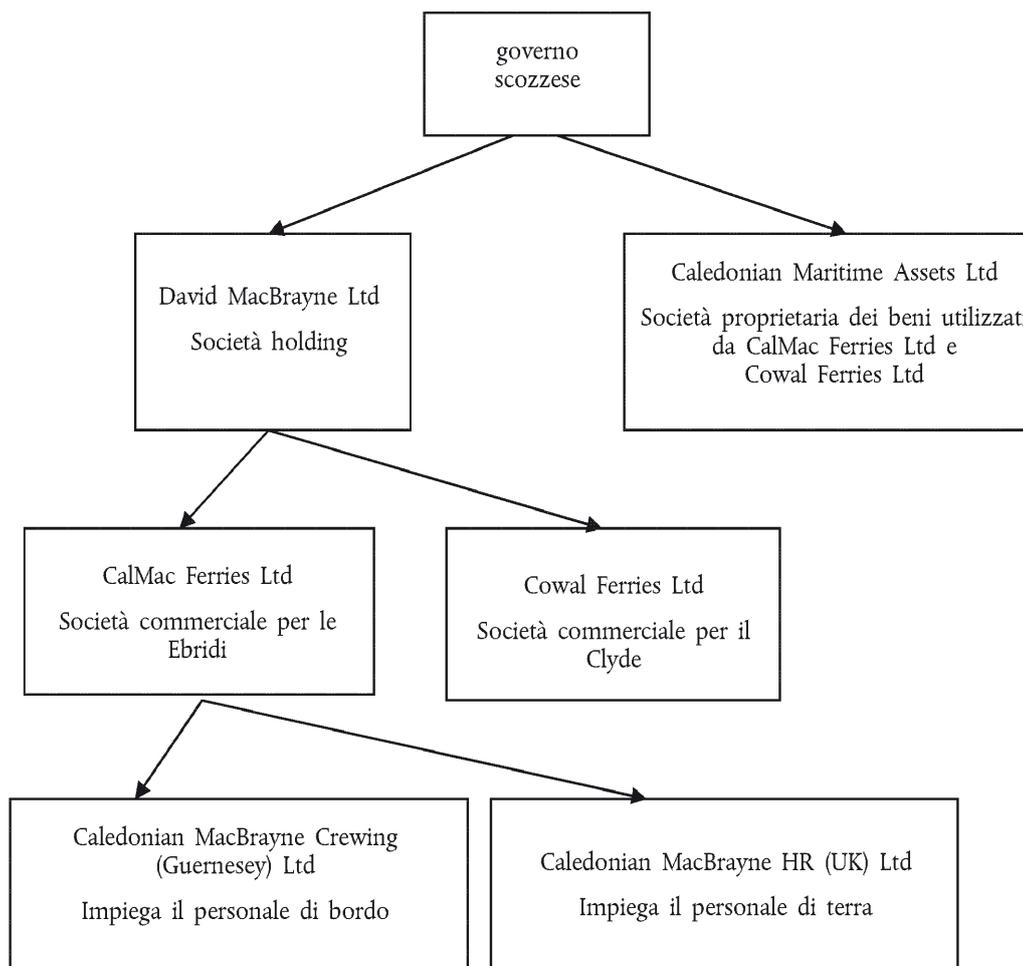
⁽⁴⁾ Cfr. nota. 1.

2.1.2. OPERATORI

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd**

- (15) Durante gli anni Cinquanta i servizi di navigazione costiera per il trasporto di passeggeri, posta e merci nelle isole occidentali ⁽⁶⁾ erano dominati da due imprese pubbliche: la Caledonian Steam Packet Company Ltd e la David MacBrayne Ltd.
- (16) Nel 1973, la Caledonian Steam Packet Company Ltd si è fusa con parte della David MacBrayne Ltd per costituire la Caledonian MacBrayne Ltd. La nuova società è stata incaricata della maggior parte dei servizi di linea sul Firth of Clyde e nelle Highlands e isole occidentali.
- (17) Prima del 2006 la Caledonian MacBrayne Ltd. era interamente di proprietà dello Stato, sotto la responsabilità del Segretario di Stato scozzese; dopo la devoluzione del 1999 è divenuta di proprietà del governo scozzese.
- (18) Nel mese di ottobre 2006 la Caledonian MacBrayne Ltd è stata ristrutturata in modo da separare il ruolo di proprietario del patrimonio navale e portuale dal ruolo di operatore dei traghetti. La nuova struttura è rappresentata nel grafico 1.

Grafico 1

Attuale assetto proprietario

- (19) La gestione dei servizi di traghetto è stata trasferita a due nuove compagnie, CalMac Ferries Ltd e Cowal Ferries Ltd, costituite come due filiali al 100 % della David MacBrayne Ltd. Quest'ultima era in precedenza una società inattiva, interamente di proprietà del governo scozzese.

⁽⁶⁾ Le Ebridi interne ed esterne e le isole del Firth of Clyde.

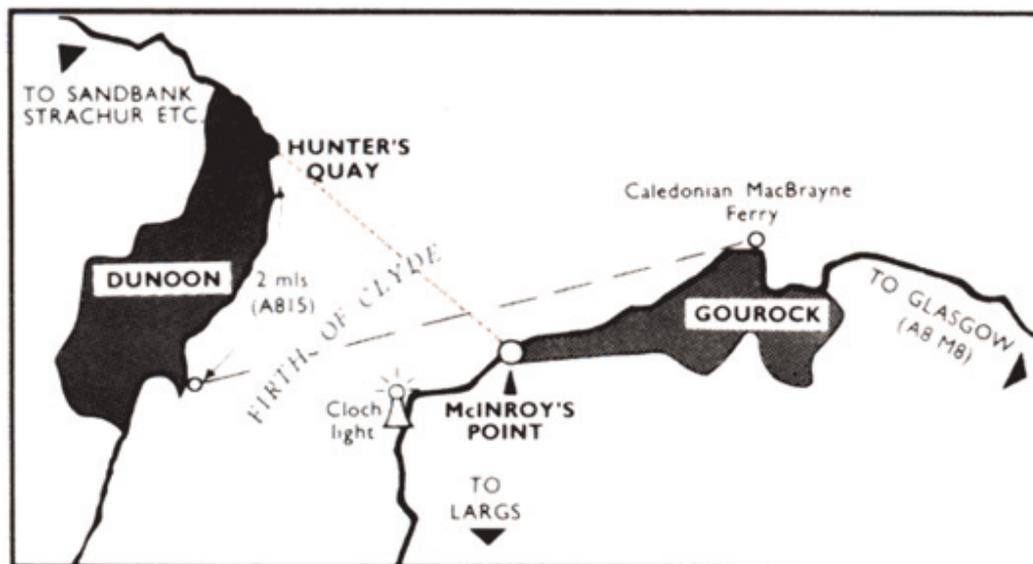
- (20) La CalMac Ferries Ltd. ha acquisito i servizi per le Ebridi insieme a due filiali al 100 %, Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd e Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd, che impiegano rispettivamente il personale di bordo e il personale di terra.
- (21) La Cowal Ferries Ltd ha preso in gestione i servizi sul Clyde.
- (22) Parallelamente la Caledonian Maritime Assets Ltd. (in prosieguo denominata «CMAL») ha mantenuto la proprietà delle navi e dei moli utilizzati per la gestione dei servizi di traghetto su Clyde ed Ebridi.
- (23) Secondo i nuovi accordi, la CMAL concede in noleggio le navi e i moli alla CalMac Ferries Ltd. e alla Cowal Ferries Ltd. Inoltre è proprietaria e gerente delle strutture portuali in quasi metà delle 50 destinazioni servite da CalMac Ferries Ltd a Cowal Ferries Ltd. La CMAL è interamente e direttamente di proprietà del governo scozzese.
- (24) Attualmente la CalMac Ferries Ltd. prende a noleggio dalla CMAL una flotta di 29 navi per fornire servizi di trasporto di passeggeri, veicoli e spedizioni alle isole al largo della costa occidentale della Scozia e nell'estuario del Clyde. Altre due navi sono tenute mediante contratti di noleggio separati.
- (25) Anche la Cowal Ferries Ltd prende a noleggio le sue tre navi dalla CMAL.
- (26) Dal momento che le varie compagnie di cui sopra appartengono allo stesso gruppo, nonché per semplicità, nel prosieguo della presente decisione la denominazione «CalMac» sarà indistintamente utilizzata per riferirsi alle compagnie di proprietà della David MacBrayne Ltd e, per il periodo precedente la ristrutturazione, alla Caledonian MacBrayne Ltd, alla Caledonian Steam Packet Company Ltd e alla David MacBrayne Ltd.
- (27) Attualmente la rete di collegamenti servita dalla CalMac comprende 26 rotte. Per quanto concerne la sola CalMac Ferries Ltd., nell'anno conclusosi il 31 marzo 2006 essa ha trasportato lungo queste rotte 5,3 milioni di passeggeri, 1,1 milioni di autoveicoli, 94 000 veicoli commerciali e 14 000 autobus di linea.

2.1.2.2. Western Ferries Ltd

- (28) La CalMac non ha praticamente concorrenti sulle rotte che serve. La sua unica concorrente, la Western Ferries Ltd, opera esclusivamente nell'estuario del Clyde tra Gourock, situata nella porzione settentrionale del Firth of Clyde, e Dunoon, situata nella penisola scozzese di Cowal, come illustrato nella mappa 2.

Mappa 2

Rotte marittime nell'estuario del Clyde



- (29) La Western Ferries ha iniziato a operare sulla rotta Gourock-Dunoon nel 1973. Attualmente possiede quattro navi per il trasporto combinato di veicoli e passeggeri che compiono numerosi viaggi giornalieri ed è responsabile dell'88 % del traffico di autoveicoli, dell'86 % del traffico merci e del 68 % circa del traffico passeggeri (7).

(7) Dati forniti dalla Western Ferries Ltd.

2.1.3. OBBLIGHI DEL SERVIZIO PUBBLICO

- (30) Il quadro giuridico generale che consente il sostegno finanziario per l'erogazione di servizi di trasporto su traghetto in Scozia è il Highlands and Islands Shipping Services Act del 1960⁽⁸⁾ modificato dal punto 70 del Transport (Scotland) Act 2001⁽⁹⁾ e dal punto 45 del Transport (Scotland) Act 2005⁽¹⁰⁾. Questo quadro giuridico è stato completato da «iniziative» del Segretario di Stato in accordo con la CalMac⁽¹¹⁾.
- (31) Il quadro giuridico è molto generale. Esso afferma fondamentalmente che le autorità scozzesi possono versare anticipi sotto forma di sovvenzioni o prestiti a persone per finalità relative a trasporti. Non specifica in dettaglio le condizioni per versare tali anticipi. L'iniziativa del 1995 stabilisce sovvenzioni e prestiti alla CalMac per l'erogazione di servizi di trasporto via mare al fine di mantenere o migliorare le condizioni economiche o sociali nelle Highlands e nelle isole. Le sovvenzioni a sostegno del reddito sono destinate a coprire i deficit di gestione, mentre sovvenzioni e prestiti in conto capitale sono volti a scopi di investimento, quali l'acquisto di imbarcazioni e lavori su moli e porti.
- (32) Tutti i dettagli del servizio pubblico, quali rotte aventi diritto agli aiuti, regolarità, frequenze, capienze, tariffe e ammontare dei sussidi, sono stati decisi dalle autorità scozzesi e comunicati alla CalMac mediante lettere annuali.
- (33) Nel mese di ottobre 2006, con la ristrutturazione della CalMac, si è estinta l'ultima iniziativa del 1995. Non sono state firmate ulteriori iniziative da allora fino a settembre 2007, quando è entrato in vigore l'attuale contratto di servizio pubblico del 2007.
- (34) Dal mese di settembre 2007 la CalMac ha erogato servizi di trasporto su traghetto conformemente al contratto di servizio pubblico del 2007 stipulato in seguito alla sua offerta vincente in una procedura di appalto pubblico⁽¹²⁾ (l'unico altro offerente era la V-Ships, poi ritiratasi dalla gara). Il contratto di servizio pubblico del 2007 copre tutte le rotte gestite fino a quel momento dalla CalMac, ad eccezione della rotta Gourock-Dunoon, e specifica in dettaglio gli obblighi di servizio pubblico da rispettare. I servizi comprendono il trasporto di passeggeri, autoveicoli e merci. Le navi utilizzate per prestare i servizi sono prese a noleggio dalla CMAL, la compagnia costituita a ottobre 2006 la cui unica attività è la proprietà e il noleggio delle navi.
- (35) Nel 2005-2006 è stato bandito un appalto pubblico per la rotta Gourock-Dunoon al fine di individuare operatori che erogassero un servizio senza restrizioni e non sovvenzionato. Nella fase iniziale hanno manifestato interesse tre compagnie (Western Ferries, CalMac e V-Ships), ma infine nessuna società ha presentato offerte.
- (36) Fino all'entrata in vigore del contratto di servizio pubblico del 2007, la compensazione per la gestione della rotta Gourock-Dunoon non era distinta dalla compensazione erogata per le altre rotte, poiché si effettuava un solo pagamento in blocco, senza vincoli ipotecari a singole rotte. A decorrere dall'entrata in vigore del contratto di servizio pubblico del 2007, la sovvenzione per la rotta Gourock-Dunoon è versata separatamente alla CalMac.
- (37) Gli obblighi di servizio pubblico per tale rotta e la relativa compensazione si riferiscono al solo trasporto di passeggeri, con l'esclusione dei veicoli commerciali. Tuttavia la CalMac è libera di fornire servizi di trasporto di veicoli commerciali in termini puramente commerciali.
- (38) Poiché la rotta Gourock-Dunoon era esclusa dal contratto di servizio pubblico del 2007, la base legale per la compensazione relativa a questa rotta continua ad essere il Highlands and Islands Shipping Services Act del 1960 modificato dal punto 70 del Transport (Scotland) Act del 2001 e dal punto 45 del Transport (Scotland) Act del 2005.
- (39) Nel corso degli anni vi è stata una considerevole continuità nelle rotte gestite dalla CalMac nelle isole occidentali. Tuttavia per decisione delle autorità scozzesi sono intervenuti alcuni cambiamenti tra cui la chiusura di una rotta in seguito alla creazione di un ponte, nuovi servizi su rotte esistenti e un aumento delle frequenze. Le capienze si sono generalmente accresciute mediante la sostituzione di navi vecchie con nuove navi, spesso in grado di offrire capienze maggiori rispetto alle imbarcazioni sostituite⁽¹³⁾. In generale le tariffe sono aumentate in linea con l'inflazione⁽¹⁴⁾.
- (40) Finora la CalMac ha ricevuto dalle autorità scozzesi i seguenti pagamenti relativi a questi obblighi del servizio pubblico:

⁽⁸⁾ Il testo di questo atto è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1

⁽⁹⁾ Il testo di questo atto è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

⁽¹⁰⁾ Il testo di questo atto è disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>.

⁽¹¹⁾ Queste «iniziative» consistevano nell'impegno da parte del Segretario di Stato di finanziare i servizi di traghetto con il consenso del Tesoro e in accordo con la CalMac. Negli anni 1961, 1973, 1975 e 1995 sono state firmate numerose iniziative, ciascuna riflettente precedenti strutture societarie con la responsabilità di servizi che in seguito hanno costituito la base per il Contratto di servizi di navigazione per Clyde ed Ebridi del 2007. Il testo dell'iniziativa del 1995 è disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

⁽¹²⁾ Il testo del bando di gara è pubblicamente disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

⁽¹³⁾ Dal 1995 sono state aggiunte alla flotta undici navi.

⁽¹⁴⁾ Dal 1995 le tariffe sono aumentate in un intervallo tra il 2 % e il 5 % per anno.

Tabella 1

Sovvenzioni pubbliche concesse alla CalMac dal 1995

(milioni di GBP)

	Sovvenzioni a copertura dei deficit	Sovvenzioni/prestiti in conto capitale ⁽¹⁾	Totale
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

⁽¹⁾ I prestiti sono al netto dei rimborsi del prestito. Fino al 2002 le nuove navi sono state finanziate mediante una combinazione di sovvenzioni (75%) e prestiti (25%). A decorrere dal 2002 tutte le navi sono state finanziate esclusivamente mediante prestiti.

- (41) Per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, il Regno Unito ha fornito informazioni finanziarie indicanti il volume d'affari netto delle attività di servizio pubblico (in prevalenza trasporto passeggeri) e delle attività commerciali (in prevalenza servizio veicoli) svolte dalla CalMac a decorrere dall'esercizio finanziario 2002/03:

Tabella 2

Conto profitti e perdite del servizio pubblico e delle attività commerciali della CalMac sulla rotta Gourock-Dunoon dal 2002/2003

(milioni di GBP)

	Attività di servizio pubblico			Attività commerciali			Totale
	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Profitti/Perdite
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Gli importi indicati nella tabella 2 derivano da una procedura di contabilità analitica eseguita sulla base della contabilità tenuta per legge. I ricavi commerciali sono per lo più ricavi provenienti dai veicoli e dai rispettivi passeggeri ⁽¹⁵⁾. I ricavi del servizio pubblico provengono per lo più da passeggeri a piedi. Sul versante delle spese, i costi comuni quali quelli sostenuti per personale, imbarcazioni e terminali relativi a navi con utenza mista di passeggeri e veicoli sono suddivisi in base all'utilizzo medio della capienza della nave per autoveicoli e per passeggeri a piedi.

⁽¹⁵⁾ Si presuppone che con ogni autoveicolo viaggino, in media, due persone. Il numero dei passeggeri con veicolo è applicato al ricavo totale dei passeggeri come una proporzione dei passeggeri totali, al fine di poter calcolare il ricavo dei passeggeri in regime di attività commerciale separatamente dalle attività di servizio pubblico.

- (43) Il revisore aziendale (KPMG LLP) ha eseguito procedure stabilite congiuntamente relativamente a metodologia, dettagli della contabilità e contenuto delle dichiarazioni. Non sono state identificate differenze significative tra gli importi indicati nella summenzionata tabella 2 e i sottostanti libri e registri contabili della CalMac.

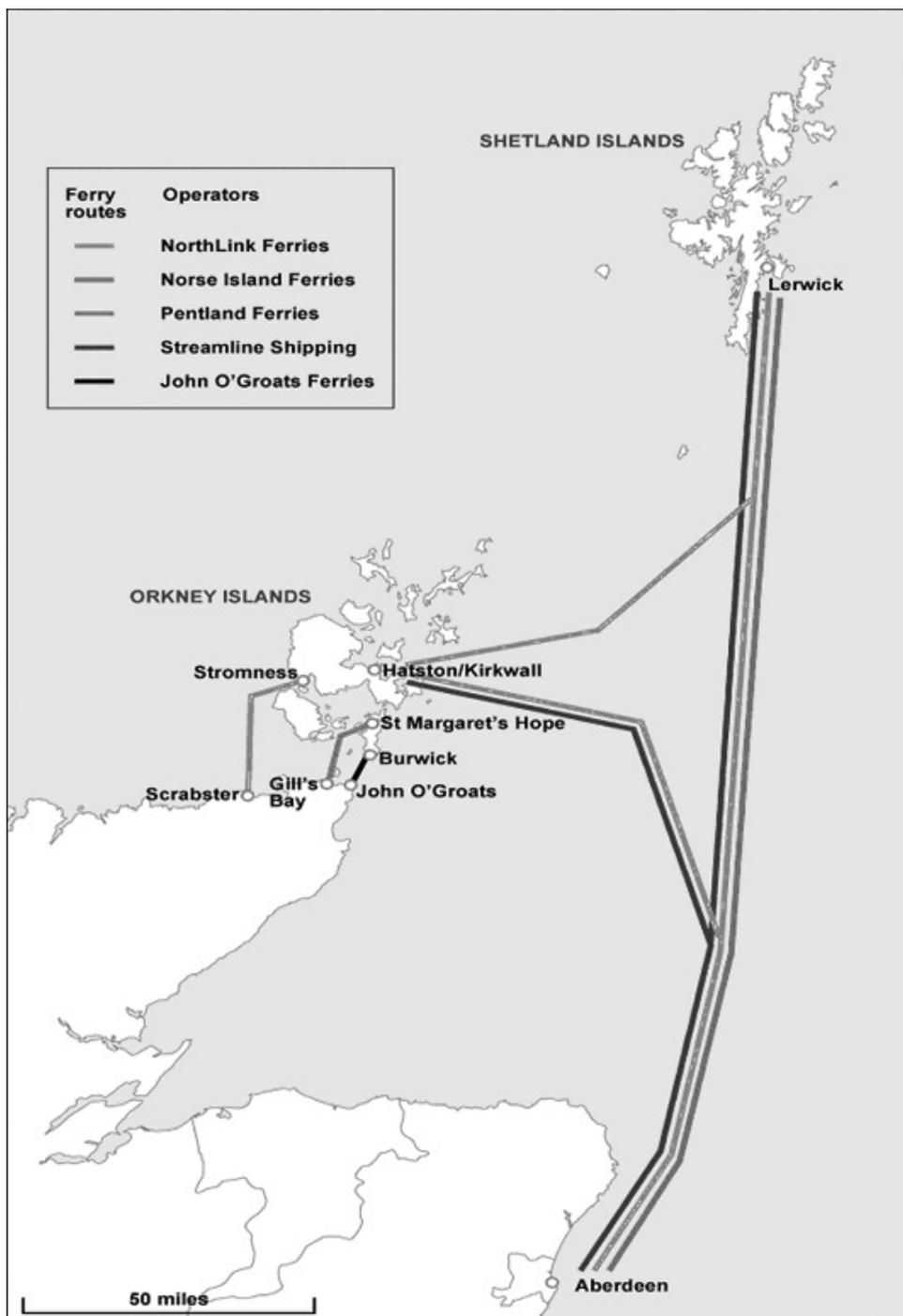
2.2. ISOLE SETTENTRIONALI

2.2.1. ROTTE MARITTIME

- (44) Le rotte dei traghetti operanti nelle isole scozzesi settentrionali (arcipelaghi Orkney e Shetland) sono riportate nella mappa 3.

Mappa 3

Rotte marittime in Scozia settentrionale



2.2.2. OPERATORI

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) La NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd (in prosieguo denominata «NorthLink 1») è stata costituita nel 2000 come joint venture al 50/50 tra la Royal Bank of Scotland, una delle principali banche del Regno Unito, e la CalMac.
- (46) Tra il 2002 e il 2006 la NorthLink 1 gestiva due rotte nell'ambito di un contratto di servizio pubblico: una rotta triangolare tra Aberdeen (continente scozzese), Kirkwall (Orkney) e Lerwick (Shetland) e una rotta più breve tra Scrabster (continente scozzese) e Stromness (Orkney), attraverso il Pentland Firth.
- (47) Il traffico marittimo annuo totale dei passeggeri su queste due rotte ammonta a circa 300 000.
- (48) Nel 2006 è stata costituita una nuova compagnia, la NorthLink Ferries Ltd. (in prosieguo denominata «NorthLink 2»), quale filiale al 100 % della CalMac (a sua volta detenuta al 100 % dal governo scozzese). Nel 2006 la NorthLink 2 ha assunto la gestione delle due rotte per le isole settentrionali e la maggior parte dei patrimoni e del personale della NorthLink 1. Opera nell'ambito di un contratto di servizio pubblico firmato il 6 luglio 2006 e valido fino al 2012.
- (49) Attualmente la NorthLink 2 opera con due navi per il trasporto combinato di passeggeri, autoveicoli e merci e due navi per il trasporto di merci e bestiame.
- (50) La NorthLink 1 continua a esistere, ma è di fatto una società inattiva, priva di attività regolari e con poche risorse finanziarie.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Tra il 1997 e il 2002, la P&O Ferries gestiva le due rotte poi servite da NorthLink 1 e 2 nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. La P&O Ferries non opera più su tali rotte.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) A decorrere dal 2001 la Pentland Ferries fornisce un servizio giornaliero sulla rotta tra Gills Bay, nel continente scozzese, e St. Margaret's Hope, nelle Orkney. La Pentland Ferries gestisce due servizi passeggeri, autoveicoli e merci e attualmente trasporta l'80 % circa di tutti i carichi di bestiame e di merci pericolose tra il continente scozzese e le isole Orkney.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Dal 1984 la Streamline Shipping gestisce un servizio bisettimanale di trasporto merci in container tra Aberdeen e Lerwick, utilizzando navi merci *lift-on lift-off* prese a nolo o la propria nave portacontainer. Nel 1987 ha anche avviato servizi di trasporto container da Aberdeen a Kirkwall, nelle Orkney, utilizzando navi merci *load on/load off* (in prosieguo denominate «lo-lo»).
- (54) A metà del 2008, il governo scozzese ha affidato alla Streamline Shipping un contratto merci per il trasporto di merci alle isole settentrionali.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) La John O'Groats Ferries gestisce dal 1971 un servizio turistico di traghetti passeggeri da John O'Groats, nel continente scozzese, a Burwick, nelle Orkney. La John O'Groats Ferries eroga il proprio servizio esclusivamente da maggio alla fine di settembre.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) Tra il settembre del 2002 e il giugno del 2003, la Norse Islands Ferries ha gestito una o, talvolta, due navi per il solo trasporto di merci tra il continente scozzese e le isole Shetland. La Norse Islands Ferries non opera più su questa rotta.

2.2.3. OBBLIGHI DEL SERVIZIO PUBBLICO

- (57) Due rotte per le isole settentrionali sono soggette a obblighi di servizio pubblico: la rotta triangolare tra Aberdeen (continente scozzese), Kirkwall (Orkney) e Lerwick (Shetland) e la più breve rotta tra Scrabster (continente scozzese) e Stromness (Orkney).
- (58) Tali rotte sono state oggetto di tre appalti pubblici che hanno dato origine a tre contratti di servizio pubblico tra le autorità scozzesi e tre operatori: P&O Ferries dal 1997 al 2002, NorthLink 1 dal 2002 al 2006 e NorthLink 2 dal 2006 al 2012. Nelle prime due gare d'appalto, gli obblighi di servizio pubblico coprivano soltanto il traffico passeggeri (il trasporto di merci non era sovvenzionato ma neppure vietato). Il contratto dal 2006 al 2012, invece, include anche un obbligo di servizio pubblico per il trasporto di merci entro un limite stabilito.

2.2.3.1. **Il contratto di servizio pubblico del 1997 con la P&O Ferries**

- (59) Nel giugno del 1995 le autorità scozzesi hanno indetto una gara aperta per le rotte Aberdeen-Kirkwall-Lerwick e Scrabster-Stromness, decidendo di non consentire alla CalMac di partecipare alla gara d'appalto.

- (60) La gara ha condotto il governo scozzese a scegliere la P&O Ferries. In base al contratto di servizio pubblico, alla P&O Ferries doveva essere pagata una sovvenzione annuale, soggetta ad «accordi di clawback» (recupero) al fine di limitare gli eventuali vantaggi qualora i profitti della compagnia avessero superato le previsioni. Durante il periodo dal 1997 al 2002 ⁽¹⁶⁾ la P&O Ferries ha ricevuto 55 milioni di GBP dalle autorità scozzesi per l'esecuzione del contratto.
- (61) Ai sensi del contratto di servizio pubblico, la sovvenzione era limitata a passeggeri, autoveicoli accompagnati e altri veicoli associati quali camper e motocicli.
- 2.2.3.2. Il contratto di servizio pubblico del 2000 con la NorthLink 1**
- (62) Nel 1998 il governo scozzese ha avviato una nuova procedura di gara relativa a un contratto di servizio pubblico per il periodo 2002-2007 sulle rotte Aberdeen-Kirkwall-Lerwick e Scrabster-Stromness.
- (63) Sebbene tra le specifiche del servizio nell'appalto pubblico fosse presente l'indicazione che gli operatori dovessero fornire una capienza necessaria a trasportare merci, era previsto che tale elemento del servizio fosse gestito su base commerciale, vale a dire senza sovvenzioni. Ai partecipanti è stata lasciata la possibilità di stabilire l'esatto livello dei servizi di trasporto merci messi a disposizione, tuttavia la capienza doveva essere sufficiente per trasportare almeno i livelli di carico forniti dalla P&O Ferries in quel periodo, inclusi ragionevoli margini di ampliamento per lo aumento stimato della domanda.
- (64) L'appalto pubblico specificava la configurazione delle rotte e il numero minimo di viaggi necessario, ma richiedeva ai partecipanti di proporre orari dettagliati. Inoltre richiedeva al partecipante aggiudicatario di concordare il piano tariffario con il governo scozzese e di pubblicare le tariffe massime. Era previsto che le tariffe iniziali non fossero fissate a un livello significativamente superiore alle tariffe medie.
- (65) Nel novembre 1998, tredici operatori marittimi hanno manifestato interesse all'appalto pubblico. Sei operatori di traghetti sono stati inseriti nell'elenco ristretto e tre hanno infine presentato le proprie offerte nel giugno 1991: SERCO Denholm, P&O Ferries e NorthLink 1.
- (66) Il governo scozzese ha escluso l'offerta della SERCO Denholm in quanto si trattava dell'offerta più alta e anche perché ha considerato inaccettabile la richiesta del partecipante di essere autorizzato a vendere le proprie navi o a trasferire i noleggi ancora in corso al governo scozzese alla fine del contratto.
- (67) Nel settembre 2000 il governo scozzese ha scelto come migliore offerente la NorthLink 1. L'offerta della NorthLink 1 per un contributo di 45,7 milioni di GBP per il contratto di cinque anni era di 14 milioni di GBP inferiore all'offerta della P&O. I costi previsti della NorthLink 1 erano superiori a quelli della P&O Ferries, ma essa prevedeva anche di generare un aumento di circa 8 milioni di GBP di ricavi da passeggeri e di altri 13 milioni di GBP da surplus di trasporto merci perché le sue ipotesi di aumento di traffico erano superiori. La NorthLink 1 era anche preparata ad accettare meno profitti dal contratto rispetto alla P&O Ferries.
- (68) Il contratto tra la NorthLink 1 e il governo scozzese è stato firmato nel dicembre 2000. In seguito all'aggiudicazione dell'appalto, la NorthLink 1 ha ordinato tre nuovi traghetti passeggeri/veicoli e ottenuto una nave di seconda mano destinata esclusivamente al trasporto merci.
- (69) Era inizialmente previsto che il nuovo operatore avesse il tempo di commissionare e costruire nuove navi pronte a intraprendere le attività nell'aprile 2002. Tuttavia la NorthLink 1 è stata in grado di intraprendere le attività il 1° ottobre 2002. A causa di tale ritardo, il governo scozzese ha prolungato il contratto di servizio pubblico con la P&O Ferries per sei mesi.
- (70) Le previsioni di costi e ricavi alla base dell'offerta della NorthLink 1 si sono rivelate essere troppo ottimistiche. Tra il 1997 e il 2002 la P&O Ferries era stata l'unico operatore a offrire un servizio *roll on/roll off* (in prosieguo «ro-ro») per passeggeri, autoveicoli e merci tra il continente scozzese e le isole settentrionali. Nelle sue previsioni la NorthLink 1 aveva supposto di godere anch'essa di un monopolio sul traffico ro-ro.
- (71) Tuttavia tale supposizione non si è realizzata. Nella primavera del 2001 un nuovo operatore, la Pentland Ferries, ha iniziato a prestare servizi dal continente scozzese alle Orkney, occupando progressivamente una quota sostanziale del mercato passeggeri, autoveicoli e merci delle Orkney.
- (72) Nel luglio 2002 un consorzio di tre trasportatori su strada ⁽¹⁷⁾ ha annunciato la propria intenzione di costituire una nuova compagnia di navigazione, la Norse Island Ferries, in reazione alle tariffe merci annunciate nel 2001 dalla NorthLink 1 e considerate troppo elevate rispetto alle tariffe precedentemente offerte dalla P&O Ferries. All'inizio del settembre 2002 la Norse Island Ferries ha iniziato a offrire un servizio merci ro-ro giornaliero tra le Shetland e il continente scozzese e, per i primi mesi di attività, sembrava occuparsi di una elevata percentuale del mercato merci.

⁽¹⁶⁾ Fonte: Relazione del dicembre 2005 della Audit Scotland sul contratto di servizi di navigazione della NorthLink. La relazione è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf.

⁽¹⁷⁾ Questi tre trasportatori su strada gestivano l'80 % circa delle merci trasportate tra le Isole Shetland e il continente scozzese, ricorrendo ai servizi di traghetto della P&O Ferries.

- (73) In seguito all'annuncio del 2001 del nuovo servizio merci della Pentland Ferries, la NorthLink 1 ha richiesto discussioni con il governo scozzese riguardo all'impatto di questa nuova concorrenza sulla sua posizione finanziaria. La NorthLink 1 ha messo a disposizione del governo scozzese il proprio modello commerciale per consentirgli di esaminare l'impatto della concorrenza sulla vitalità della compagnia. In base a tale modello, la NorthLink 1 prevedeva inizialmente un utile totale di 14,9 milioni di GBP nel corso della durata del contratto. Il mutamento di circostanze aveva trasformato tale valore in una previsione di perdita per 16,4 milioni di GBP. Questo ha suscitato seri dubbi sulla solvibilità dell'aggiudicatario e sulla sua capacità di eseguire l'appalto. Secondo il Regno Unito, il fattore principale era la concorrenza della Norse Island Ferries, dal momento che questa rappresentava oltre 25,5 milioni dei 31,3 milioni di GBP di inversione negativa sui libri contabili della compagnia.
- (74) La concorrenza della Norse Islands Ferries sul mercato merci per le Shetland è terminata all'inizio del giugno 2003, in seguito alla decisione della società di cessare le attività. Tale situazione ha offerto alla NorthLink 1 la prospettiva di tornare vitale. Il governo scozzese ha quindi deciso di continuare a finanziare la NorthLink 1 in linea con le condizioni del contratto di servizio pubblico, ritenendo che la cessazione della Norse Islands Ferries potesse essere sufficiente per consentire al contratto di restare in vigore per l'intera durata prevista.
- (75) Tuttavia nell'estate del 2003, alcuni mesi dopo l'inizio delle attività, la NorthLink 1 ha informato il governo scozzese di non potere più realisticamente adempiere agli obblighi contrattuali per il prosieguo del periodo previsto dal contratto di servizio pubblico, cioè fino alla fine del settembre 2007.
- (76) Il governo scozzese ha esaminato la situazione finanziaria della compagnia, con l'assistenza di contabili indipendenti, e ha concluso che la NorthLink 1 era prossima all'insolvenza.
- (77) Secondo il governo scozzese, se alla NorthLink 1 non fossero state versate sovvenzioni aggiuntive sarebbe sorto il rischio, qualora fossero state depositate procedure formali di insolvenza contro la compagnia (possibili da parte di alcuni creditori), di interruzione dei servizi essenziali. Il futuro a lungo termine degli obblighi di servizio pubblico sarebbe dipeso dalla volontà del curatore designato a gestire la compagnia. Il curatore non sarebbe stato vincolato da alcun obbligo contrattuale della compagnia e pertanto non sarebbe stato neppure tenuto a erogare il servizio sovvenzionato.
- (78) L'8 aprile 2004, in seguito a contatti con i servizi della Commissione, il governo scozzese ha annunciato la propria intenzione di riappaltare il servizio e ha pubblicato un bando di gara relativo a tale appalto nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Parallelamente a tale nuova procedura di gara, che sarà descritta di seguito, il governo scozzese ha adottato diverse misure per assicurare la continuità dei servizi essenziali durante il periodo di transizione.
- 2.2.3.3. La Nota di Emendamento del 2004 con la NorthLink 1**
- (79) Il 29 settembre 2004 il governo scozzese ha concluso con la NorthLink 1 degli accordi di finanziamento rivestiti per mezzo di una Nota di Emendamento (in prosieguo denominata «NdE») al contratto di servizio pubblico. Tale NdE stabiliva un sistema di finanziamento del deficit in grado di assicurare alla NorthLink 1 la prosecuzione dei servizi fino al trasferimento del contratto e conformemente agli standard indicati nelle specifiche del contratto stesso. La NdE stabiliva anche che in occasione del nuovo appalto pubblico taluni beni noleggiati o posseduti dalla NorthLink 1 potessero essere messi a disposizione, su base discrezionale e al valore di mercato stimato, degli offerenti che desiderassero farne uso per fornire i servizi nell'ambito del futuro contratto. Al fine di mantenere il controllo del bilancio durante tale periodo, la NdE conteneva misure volte a controllare la capacità della NorthLink 1 di eccedere i termini di un bilancio preventivo approvato senza l'assenso del governo scozzese.
- (80) A ciò si aggiunge che la NdE prevedeva degli «incentivi» limitati tra 1,5 e 2 milioni di GBP all'anno, a condizione che fosse rispettata o superata una rigorosa gamma di obiettivi relativi a esecuzione dei servizi, costi e ricavi. Una prima parte del pagamento dell'incentivo sarebbe stata erogata a condizione che fosse pienamente raggiunta una gamma di obiettivi di puntualità, affidabilità e altre prestazioni di servizi. Tale elemento è stato concepito per sostituire e migliorare il sistema di sanzioni integrato nell'accordo iniziale. Una seconda parte sarebbe stata erogata alla consegna di una dichiarazione dei profitti provenienti da risparmi/introiti rispetto a un bilancio di riferimento che sarebbe stato approvato da un contabile indipendente del governo scozzese.
- (81) Nell'agosto del 2005, l'Auditor General della Scozia ha chiesto alla Audit Scotland di esaminare il nuovo contratto di servizio pubblico assegnato alla NorthLink 1. La Audit Scotland è un organo statutario costituito nell'aprile 2000 ai sensi della legge scozzese sulla finanza e contabilità pubblica (Public Finance and Accountability Act) del 2000⁽¹⁸⁾ per prestare servizi al verificatore generale. Compito di tale organo è di garantire che il governo scozzese risponda dell'uso appropriato, effettivo ed efficace delle finanze pubbliche.

⁽¹⁸⁾ Il testo di questo atto è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1.

- (82) Secondo la relazione pubblicata dalla Audit Scotland ⁽¹⁹⁾ nel dicembre 2005, durante i primi tre anni del contratto di servizio pubblico, nel periodo dall'ottobre 2002 alla fine del settembre 2005, la NorthLink 1 ha ricevuto dal governo scozzese 71 milioni di GBP rispetto alla compensazione prevista dal contratto, limitata a 50,3 milioni di GBP. La relazione fornisce la seguente ripartizione per i 71 milioni di GBP ricevuti:
- a) 33,6 milioni di GBP di contributo di base ai sensi del contratto originario;
 - b) 16,7 milioni di GBP di altri pagamenti autorizzati ai sensi del contratto originario;
 - c) 18,2 milioni di GBP di finanziamenti aggiuntivi per garantire la prestazione dei servizi; e
 - d) 2,5 milioni di GBP per estinguere in un'unica soluzione alcuni contratti di noleggio stipulati dalla NorthLink 1.
- (83) In base alle informazioni presentate dalle autorità del Regno Unito, il governo scozzese ha versato alla NorthLink 1 un'ulteriore sovvenzione di 21,6 milioni di GBP tra il settembre 2005 e il trasferimento del contratto alla società subentrante, il 6 luglio 2006.
- (84) Il Regno Unito ha fornito informazioni finanziarie indicanti il volume d'affari netto delle attività di servizio pubblico (in prevalenza trasporto passeggeri) e delle attività commerciali (in prevalenza servizio veicoli) svolte dalla NorthLink 1 dall'esercizio finanziario del 2002/2003 all'esercizio finanziario del 2005/2006:

Tabella 3

Conto profitti e perdite del servizio pubblico e delle attività commerciali della NorthLink 1 dal 2002/2003 al 2005/2006

(milioni di GBP)

	Attività di servizio pubblico			Attività commerciali			Totale
	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Profitti/Perdite
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 ⁽¹⁾	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

⁽¹⁾ Nel periodo dei nove mesi fino al 6 luglio 2006.

- (85) Gli importi indicati nella tabella 3 derivano da una procedura di contabilità analitica eseguita sulla base della contabilità tenuta per legge. I ricavi commerciali corrispondono agli introiti provenienti dal trasporto di merci e bestiame ⁽²⁰⁾. I ricavi del servizio pubblico comprendono i finanziamenti del governo e i ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti. Sul versante delle spese, i costi comuni quali diritti portuali, costi per i terminali e spese amministrative sono ripartiti in base al peso relativo del servizio pubblico e delle attività commerciali nell'ambito di tali costi.
- Non sono state identificate differenze significative tra gli importi indicati nella summenzionata tabella 3 e i sottostanti libri e registri contabili della NorthLink 1.
- 2.2.3.4. Il contratto di servizio pubblico del 2006 con la NorthLink 2**
- (87) Nel marzo del 2004, il Regno Unito ha informato la Commissione dell'intenzione del governo scozzese di riappaltare al più presto il contratto di servizio pubblico.
- (88) L'8 aprile 2004 il governo scozzese ha annunciato pubblicamente la propria intenzione di riappaltare il servizio e ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un bando di gara relativo all'appalto del servizio. Il 27 maggio 2004, nell'ambito di una consultazione, esso ha pubblicato un progetto preliminare delle specifiche del servizio per il bando.
- (86) Il revisore aziendale (KPMG LLP) ha eseguito procedure stabilite congiuntamente relativamente a metodologia, dettaglio della contabilità e contenuto delle dichiarazioni.

⁽¹⁹⁾ Cfr. nota 16.

⁽²⁰⁾ Il trasporto di bestiame e il trasporto di merci non rientravano nell'ambito di applicazione del contratto di servizio pubblico.

- (89) A differenza del bando del 2000, il nuovo bando di gara ⁽²¹⁾ ha introdotto obblighi di servizio pubblico anche sui servizi di trasporto merci. Il migliore offerente avrebbe dovuto fornire un servizio merci ro-ro completo, comprensivo di trasporto bestiame e beni pericolosi e un'ulteriore viaggio merci da effettuarsi durante la settimana sulla rotta da Kirkwall ad Aberdeen. I livelli tariffari del 2005 costituivano la base per il 2006, con la possibilità di indicizzazione mediante l'indice dei prezzi al consumo. I livelli tariffari per tutte le merci dovevano essere ridotti sulle rotte Aberdeen/Kirkwall/Lerwick in tutte le direzioni, del 19 % circa sulla rotta da Kirkwall ad Aberdeen e del 25 % sulla rotta per le isole Shetland.
- (90) La NorthLink 1 deteneva la proprietà di beni rilevanti per l'esercizio del contratto, quali apparecchiature informatiche, ricambi e attrezzature navali, attrezzature portuali, materiale da ufficio, scorte varie e rimorchi per bestiame. Aveva anche contratti di noleggio ancora in vigore per una nave cargo, veicoli trattori e un sistema di emissione di biglietti. Tali patrimoni e accordi contrattuali sono stati messi a disposizione di tutti gli offerenti sulla base del valore di mercato stimato.
- (91) Il 19 luglio 2005, il governo scozzese ha invitato tre compagnie inserite nella lista ristretta a presentare le proprie offerte. Successivamente, il 30 novembre 2005, sono state presentate due offerte, mentre la terza compagnia si è ritirata dalla gara nell'ottobre 2005. Il 9 marzo 2006 il governo scozzese ha annunciato la scelta della migliore offerente: la CalMac.
- (92) È stata costituita una nuova compagnia, la NorthLink 2, filiale al 100 % della CalMac (a sua volta detenuta al 100 % dalle autorità scozzesi), per eseguire il contratto di servizio pubblico assegnato alla CalMac, firmato il 6 luglio 2006. Il contratto di servizio pubblico riguardava il periodo dal 2006 al 2012. La NorthLink 2 ha assunto la gestione delle due rotte per le isole settentrio-

nali e la maggior parte dei beni e del personale della NorthLink 1.

- (93) Secondo il Regno Unito tutti i beni della NorthLink 1 desiderati dalla NorthLink 2 sono stati acquistati da quest'ultima ai prezzi di mercato effettivi o stimati.
- (94) La NorthLink 2 ha ricevuto i seguenti pagamenti dalle autorità scozzesi in relazione al contratto di servizio pubblico del 2006:

Tabella 4

Sovvenzioni pubbliche concesse alla NorthLink 2 dal 2006

(milioni di GBP)

	Sovvenzioni a copertura del deficit	Sovvenzioni in conto capitale	Totale
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

⁽¹⁾ Le cifre si riferiscono al periodo dal 6 luglio 2006 (data dell'entrata in vigore del contratto di servizio pubblico) al 31 marzo 2007.

⁽²⁾ Le cifre si riferiscono al periodo dal 1° aprile 2007 al 31 marzo 2008.

- (95) La NorthLink 2 non ha svolto alcuna attività esterna all'ambito del contratto di servizio pubblico del 2006 (che comprende il trasporto di bestiame e merci). Pertanto tutte le sue attività sono considerate obblighi di servizio pubblico. Il Regno Unito ha fornito informazioni finanziarie indicanti il volume d'affari netto delle attività svolte dalla NorthLink 2 a decorrere dall'anno contrattuale 2006/2007. Inoltre ha fornito, a titolo indicativo, una ripartizione di riferimento di tali dati tra merci e passeggeri (e autoveicoli accompagnati):

Tabella 5

Conto profitti e perdite delle attività di servizio pubblico della NorthLink 2 nel 2006/2007 e nel 2007/2008 ⁽²²⁾

(milioni di GBP)

	Passeggeri e autoveicoli accompagnati			Merci			Totale
	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Ricavi	Spese	Profitti/Perdite	Profitti/Perdite
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Gli importi indicati nella tabella 5 derivano da una procedura di contabilità analitica eseguita sulla base della contabilità tenuta per legge.
- (97) Il revisore aziendale (KPMG LLP) ha eseguito procedure stabilite congiuntamente relativamente a metodologia, dettaglio della contabilità e contenuto delle dichiarazioni. Non sono state identificate differenze significative tra gli importi indicati nella tabella 5 sopra riportata e i sottostanti libri e registri contabili della NorthLink 2.

⁽²¹⁾ Una sintesi del bando di gara del 2006 è disponibile al seguente indirizzo sul sito web del governo scozzese: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0043718.pdf>

⁽²²⁾ Le cifre si riferiscono all'anno contrattuale con conclusione il 30 giugno. Gli anni contabili legali si concludono il 31 marzo.

2.2.4. TARIFFE DEI TRASPORTI

- (98) La tabella 6 indica le tariffe praticate per il trasporto di merci dall'operatore del contratto di servizio pubblico (servizio merci ro-ro) e dalla Streamline Shipping (servizio merci lo-lo) a decorrere dal 1° gennaio 2000.

Tabella 6

Confronto delle tariffe merci per metro lineare tra l'operatore del contratto di servizio pubblico e la Streamline Shipping ⁽²³⁾

(GBP)

Anno	Operatore contratto di servizio pubblico		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (tariffe P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (tariffe indicative NorthLink 1)	44,00	36,00		
2002/2003 (tariffe NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (tariffe NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (tariffe NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (tariffe NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Luglio 2006 (tariffe NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(¹) Dato che le tariffe per le operazioni lo-lo non sono normalmente espresse per metro lineare, la Streamline Shipping ha calcolato le proprie tariffe in metri lineari in modo da rendere possibile un raffronto.

- (99) La Streamline Shipping sostiene, sulla base dei dati pubblicati, che NorthLink 1 e NorthLink 2 abbiano depresso i prezzi per il trasporto merci a un livello non sostenibile per la Streamline Shipping e che ciò sia stato possibile unicamente a causa delle sovvenzioni ricevute dall'operatore del servizio pubblico per il traffico passeggeri.

- (100) Il Regno Unito sottolinea come il confronto illustrato nella tabella 6 sia potenzialmente fuorviante dato che la Streamline Shipping non calcola la propria tariffa per metro lineare ⁽²⁴⁾. Esso sostiene che i servizi lo-lo e ro-ro rappresentino segmenti diversi del mercato del trasporto merci verso le isole settentrionali, anche se nell'utilizzo dei due servizi possono verificarsi sovrapposizioni. L'attività lo-lo tende a essere meno sensibile al fattore tempo, con soli due servizi a settimana e il valore del carico è generalmente inferiore. Pertanto il Regno Unito sostiene che qualsiasi raffronto tra i due servizi sia artificioso e che sia difficile trarre conclusioni da tali raffronti.

- (101) La NorthLink 1 ha dichiarato nel dicembre 2001 (prima dell'esecuzione del contratto di servizio pubblico) che avrebbe chiesto 44,00 e 36,00 GBP per metro lineare per i rimorchi rispettivamente destinati alle Shetland e alle Orkney. Tali tariffe erano giustificate dal fatto che la NorthLink 1 aveva bisogno di chiedere una tariffa che fosse allo stesso tempo commercialmente

sostenibile e accettabile per il mercato. È stato anche dichiarato che tali tariffe sarebbero rimaste invariate per un periodo di cinque anni. La NorthLink 1 ha precisato di non poter «sostenere una situazione in cui trasportiamo [la NorthLink 1] rimorchi gratuitamente o a prezzi molto bassi». Al tempo stesso, la NorthLink 1 ha rimarcato che la sua attività di trasporto merci non era sovvenzionata.

- (102) Secondo la Streamline Shipping, la NorthLink 1 ha risposto alla concorrenza di Streamline Shipping e Norse Island Ferries introducendo nel 2002, all'inizio del proprio contratto, significative riduzioni (a 36,00 e 25,50 GBP per metro lineare per i rimorchi destinati rispettivamente alle Shetland e alle Orkney) delle tariffe precedentemente indicate dalla NorthLink 1 come commercialmente sostenibili. Streamline Shipping e Norse Island Ferries sospettano che la NorthLink 1 fornisca i propri servizi di trasporto merci sotto costo.

- (103) Nel dicembre 2003 la NorthLink 1 ha introdotto specifiche tariffe ridotte:

- una tariffa speciale per rimorchi vuoti;
- una tariffa speciale forfettaria di 200 GBP per beni non deperibili trasportati tra Aberdeen e Kirkwall (la cosiddetta «Sunday Special», speciale domenica); e
- un sistema di riduzioni per il traffico commerciale che concedeva sconti fino al 10 %, determinati in base al livello di corsie in metri trasportate in un mese.

⁽²³⁾ Fonte: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ Il servizio lo-lo implica tipicamente il raggruppamento e il fissaggio di singoli carichi, incluse merci o pallet sfusi, spesso inseriti a loro volta in un container e caricati su una nave da carico.

- (104) Da quando la NorthLink 2 ha iniziato a eseguire il terzo contratto di servizio pubblico, nel luglio 2006, la pressione commerciale esercitata sulla Streamline Shipping sarebbe ulteriormente aumentata. Secondo la Streamline Shipping, l'allora Ministro dei Trasporti, in occasione dell'assegnazione alla NorthLink 2 del nuovo contratto di servizio pubblico, aveva annunciato che le tariffe merci da Aberdeen per le Shetland si sarebbero ridotte del 25 % e quelle per le Orkney del 19 %. Secondo la Streamline Shipping questo era unicamente possibile grazie all'aumento della sovvenzione annuale versata alla NorthLink 2.
- (105) Secondo la Streamline Shipping, nel luglio 2006 le tariffe standard praticate dalla NorthLink 2 erano di 30,60 GBP per metro lineare per le Shetland e di 23,50 per metro lineare per le Orkney. Tali tariffe vanno confrontate con le 40,43 GBP per metro lineare per le Shetland e le 32,07 GBP per metro lineare per le Orkney chieste dalla Streamline Shipping. Inoltre sarebbero rimaste attive le concessioni per i rimorchi vuoti e la «Sunday Special», con riduzioni tariffarie offerte dalla NorthLink 2 fino al 73 %.
- (106) La Streamline Shipping sostiene che, mentre in passato aveva cercato di restare concorrenziale riducendo le proprie tariffe, la portata delle riduzioni di cui beneficiano i clienti della NorthLink 2 ha reso ormai impraticabile tale strategia. La Streamline Shipping stima che per coprire i propri costi le occorra chiedere tariffe equivalenti a 36,67 GBP per metro lineare. Una tale tariffa è superiore alle tariffe attualmente offerte dalla NorthLink 2.
- (107) La Pentland Ferries afferma che la NorthLink 2 pratici un sistema di sconti destinato ai residenti delle isole Orkney denominato «friends and family» («amici e parenti») che sta avendo effetti estremamente dannosi sul servizio concorrente offerto dalla Pentland Ferries, in particolare dall'inizio dell'attività del nuovo catamarano Pentalina della Pentland Ferries nel marzo 2009. Si afferma cioè che nel 2008/2009 la NorthLink abbia esteso tale sconto a un numero molto cospicuo di «amici e parenti», diminuendo effettivamente in tal modo in maniera generalizzata le tariffe di viaggio per i passeggeri e danneggiando il servizio concorrente offerto dalla Pentland Ferries.
- (108) Il sistema di sconti consiste nella possibilità data agli isolani di nominare fino a 6 persone tra parenti e amici che vivono al di fuori delle isole Orkney e Shetland, per renderli idonei a ricevere uno sconto del 30 % sui loro viaggi con la NorthLink ⁽²⁵⁾.
- (109) Le autorità del Regno Unito hanno precisato che tale regime di sconti, disponibile esclusivamente in bassa e media stagione, nel 2008 è stato concesso soltanto a 4 952 passeggeri. Poiché nel 2008 la NorthLink 2 ha trasportato 295 913 passeggeri, il regime di sconti si è applicato soltanto all'1,6 % dei trasporti della NorthLink 2. I ricavi totali provenienti da questo regime (per tutti i passeggeri e autoveicoli idonei) nel 2008 ammontavano a circa 95 000 GBP, che raffrontate ai ricavi totali del 2008 delle macchine emettitrici e convalidatrici di biglietti della NorthLink 2, ammontanti a circa 20 milioni di GBP, rappresentano meno dello 0,5 % dei ricavi totali. Le autorità del Regno Unito sostengono che sia improbabile che un regime di sconti di scala così ridotta possa avere effetti significativi sugli interessi commerciali della Pentland Ferries.
- (110) Le tariffe passeggeri pubblicate della NorthLink 2 (Scrabster-Stromness) e della Pentland Ferries (Gill's Bay – St Margaret's Hope) sono attualmente le seguenti ⁽²⁶⁾:

Tabella 7

Confronto tra le tariffe passeggeri pubblicate dell'operatore del contratto di servizio pubblico e della Pentland Ferries

(GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Bassa ⁽¹⁾	Media ⁽²⁾	Alta ⁽³⁾	Fino al 31/3/2009	1/4/2009-31/10/2009
PASSEGGERI					
Singolo adulto	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Singolo bambino (5-15 anni)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Infante (0-4 anni) ⁽⁴⁾	GRATUITO				
VEICOLI					
Auto e camper (< 6m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Motocicli	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

⁽¹⁾ Bassa stagione: gennaio, febbraio, marzo, novembre, dicembre (escluso il periodo 19 dicembre-8 gennaio).

⁽²⁾ Media stagione: aprile, maggio, giugno, settembre, ottobre, 19 dicembre-8 gennaio.

⁽³⁾ Alta stagione: luglio, agosto.

⁽⁴⁾ Con la Pentland Ferries i bambini fino a 5 anni viaggiano gratuitamente.

⁽²⁵⁾ Fonte: sito web della NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).

⁽²⁶⁾ Fonte: rispettivi siti web (www.northlinkferries.co.uk e www.pentlandferries.co.uk).

(111) Una parte interessata ha anche sostenuto che la NorthLink 2 offra possibilità di pernottamento e colazione alle Orkney (quando la nave è ferma durante la notte) come attività commerciale a tariffe sotto costo e che questo stia compromettendo gli albergatori che offrono pernottamento e colazione.

2.3. MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

2.3.1. ISOLE OCCIDENTALI

2.3.1.1. *Esistenza di un aiuto di Stato*

(112) Per quanto riguarda gli aiuti di Stato erogati alla CalMac fino alla firma del contratto del 2007, nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che questi pagamenti soddisfacessero i criteri stabiliti nella causa Altmark⁽²⁷⁾ e che di conseguenza non rientrassero nel concetto di aiuti di Stato conformemente all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

(113) In particolare la Commissione ha messo in dubbio che: gli obblighi di servizio pubblico imposti alla CalMac fossero stati chiaramente definiti; i parametri in base ai quali era stata calcolata la compensazione fossero stati stabiliti prima dell'imposizione degli obblighi di servizio pubblico in maniera obiettiva e trasparente; vi fosse stata una compensazione eccessiva dei costi sostenuti dalla CalMac per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico; il livello di compensazione necessario fosse stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che sarebbero sorti per un'impresa tipica e ben amministrata nell'esercitare tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un ragionevole margine di utile.

(114) La Commissione è giunta alla conclusione preliminare che i pagamenti in questione alla CalMac fino alla firma del contratto del 2007 potessero comportare un vantaggio e dunque costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(115) Per quanto riguarda il contratto di servizio pubblico del 2007 con la CalMac, la Commissione non disponeva di informazioni sufficienti per trarre conclusioni preliminari sull'esistenza di un aiuto di Stato e ha richiesto alle autorità del Regno Unito di fornire le informazioni necessarie.

(116) La Commissione ha osservato che alcune parti interessate erano dell'opinione che il raggruppamento di tutte le

rotte, con l'eccezione della rotta tra Gourock e Dunoon, abbia indebitamente e significativamente ridotto la concorrenza nella gara d'appalto dal momento che, secondo le asserzioni delle parti interessate, soltanto la CalMac era in grado di presentare un'offerta comprensiva di tutte le rotte. Inoltre la Commissione ha sollevato la questione se, nell'ambito della gara d'appalto, la condizione che il migliore offerente dovesse prendere a nolo le navi della CMAL abbia costituito un vantaggio per la CalMac.

(117) In tal caso la Commissione avrebbe ritenuto che il contratto non fosse stato assegnato mediante una procedura d'appalto pubblico veramente aperta e non discriminatoria. Questo avrebbe potuto determinare una situazione in cui le autorità scozzesi avrebbero pagato una compensazione più elevata del previsto per i requisiti di servizio pubblico in questione e, pertanto, all'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

2.3.1.2. *Compatibilità con il mercato comune*

(118) Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha ritenuto che l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato sembrasse essere la base giuridica appropriata per stabilire la compatibilità della misura con il mercato comune⁽²⁸⁾.

(119) La Commissione ha espresso dubbi sull'adempimento delle condizioni della sua decisione relativa all'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione del servizio concessa a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (in prosieguo «decisione sui SIEG») ⁽²⁹⁾.

(120) Per essere compatibile ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, i servizi sovvenzionati devono corrispondere a essenziali e legittimi servizi di interesse economico generale (in prosieguo «SIEG»), devono essere adeguatamente affidati al beneficiario e la compensazione non deve causare effetti sproporzionati su concorrenza e commerci.

(121) Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha assunto la posizione preliminare secondo cui i servizi affidati alla CalMac erano legittimi SIEG ma per mancanza di prove non era in grado di stabilire se l'atto di incarico fosse adeguato e se l'aiuto concesso alla CalMac fosse proporzionato al suo obiettivo e pertanto non era in grado di stabilire se l'eventuale elemento di aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato comune.

⁽²⁸⁾ Cfr. nota 1.

⁽²⁹⁾ Decisione della Commissione del 28 novembre 2005 riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

⁽²⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg*, Raccolta 2003, pag. I-7747 (GU C 226 del 20.9.2003, pag. 1).

2.3.2. ISOLE SETTENTRIONALI

2.3.2.1. *Esistenza di un aiuto di Stato*

- (122) La Commissione ha espresso l'opinione preliminare secondo cui il finanziamento della NorthLink 1 ai sensi della NdE non sembrava essere conforme al quarto criterio Altmark, che richiede che il livello di compensazione sia determinato in base a un'analisi dei costi che sarebbero sorti per un'impresa tipica e ben amministrata nell'esercitare gli obblighi di servizio pubblico. Pertanto i pagamenti in questione costituivano verosimilmente aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- (123) Per quanto riguarda la NorthLink 2, la Commissione ha chiesto precisazioni sul trasferimento dei patrimoni della NorthLink 1 e sulla conformità del contratto del 2006 con le quattro condizioni Altmark. La presenza dell'aiuto di Stato non era dunque esclusa.

2.3.2.2. *Compatibilità con il mercato comune*

- (124) Nella sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale la Commissione non è stata in grado di identificare una base di compatibilità per l'eventuale elemento di aiuto di Stato alla NorthLink 2 attraverso un potenziale trasferimento di patrimoni della NorthLink 1 al di sotto del prezzo di mercato.
- (125) Per quanto riguarda l'eventuale aiuto di Stato concesso alla NorthLink 1 nell'ambito del contratto del 2000 e la NdE, nonché alla NorthLink 2 nell'ambito del contratto del 2006, i servizi forniti da tali compagnie potrebbero essere considerati legittimi SIEG e gli atti di incarico potrebbero essere considerati appropriati. Al contrario, per mancanza di prove sufficienti è dubbio che l'eventuale aiuto di Stato concesso a NorthLink 1 e 2 fosse proporzionato al suo obiettivo dichiarato.

3. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (126) Durante il periodo stabilito dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la Commissione ha ricevuto osservazioni da diverse parti interessate. Come previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di procedura, alle autorità del Regno Unito è stata data la possibilità di rispondere alle osservazioni ricevute dalle parti interessate entro tale periodo. Le seguenti parti interessate hanno presentato le proprie osservazioni: la European Transport Workers' Federation, James Knight della TSL contractors Limited, Western Ferries, John Rose, Streamline Shipping, il Professor Dr. Alfred J. Baird della Napier University, Pedersen Consulting, James Knight e Andy Knight (per conto della Isle of Mull Ferry Company Limited), McGill's Bus Service Limited e altre due parti che hanno richiesto che la loro identità e il contenuto della loro comunicazione restino riservati.
- (127) Le osservazioni della Streamline Shipping sono simili a quelle fatte nel suo reclamo del luglio 2004. Essa considera che la crisi finanziaria della NorthLink 1 sia stata una diretta conseguenza della strategia dell'impresa di danneggiare la concorrenza, prima della Norse Island

Ferries e poi della Streamline Shipping, riducendo considerevolmente le tariffe merci a livelli mai toccati in precedenza. È stata tale strategia a indurre il governo a iniettare finanze oltre il necessario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Essa cita la relazione del dicembre 2005 dell'Auditor General, che sosteneva che «il livello delle tariffe merci, con la conseguente concorrenza della Norse Island Ferries, è stato uno dei fattori chiave che hanno contribuito ai problemi della NorthLink 1» e che «mentre il noleggio della nave (merci) supplementare era finalizzato ad assicurare che vi fosse una capienza adeguata a soddisfare la domanda, ha creato una situazione in cui la capienza merci ha finito per superare la domanda. I costi aggiuntivi di gestione di un'altra nave hanno superato le entrate supplementari generate e si sono sommate ai problemi di flusso di cassa».

- (128) Per quanto riguarda la NorthLink 2, la Streamline Shipping sostiene che le sue navi siano sottoutilizzate. La riduzione annunciata delle tariffe di mercato della NorthLink 2, del 25 % per le Shetland e del 19 % per le Orkney, a confronto con le tariffe praticate dalla NorthLink 1, avrebbe gravemente danneggiato la Streamline Shipping, a parere di quest'ultima.
- (129) La Western Ferries ha rammentato le proprie preoccupazioni sulle sovvenzioni erogate alla CalMac per la gestione della rotta Gourock-Dunoon. La Western Ferries ritiene che questa rotta sia commercialmente valida, come dimostrato dalla sua stessa attività redditizia. Essa ritiene anche che le condizioni Altmark non siano rispettate dato che il livello della sovvenzione è superiore a quanto sarebbe necessario per un servizio per soli passeggeri utilizzando una nave solo per passeggeri (surplus stimato di 1,3 milioni di GBP). Si ritiene anche che l'aiuto sia utilizzato per sovvenzionare il servizio veicoli, per esempio mantenendo invariati i prezzi di trasporto veicoli a fronte di costi del carburante più elevati (nel 2009 la CalMac ha aumentato i prezzi soltanto del 3,8 %, ossia 1 % al di sotto dell'inflazione). Inoltre, a differenza delle reti NorthLink e CalMac, questa rotta non è stata oggetto di appalto e pertanto non è in linea con i requisiti UE. La Western Ferries ritiene inoltre che il recente appalto per la rotta della CalMac sia stato troppo rigido e che il raggruppamento di tutte le rotte non fosse giustificato. In tali condizioni soltanto la CalMac era in grado di presentare un'offerta.
- (130) Per quanto riguarda la trasparenza finanziaria della CalMac, si ritiene che i costi dichiarati della rotta Gourock-Dunoon (4,2 milioni di GBP nell'anno fino a marzo 2008) sottostimino i reali costi totali del servizio in quanto non è considerato il costo delle pensioni relativo ai rispettivi equipaggi, non c'è trasparenza nelle tariffe interaziendali per le funzioni direttive condivise e i costi giornalieri di nolo per la nave di servizio sono fortemente sottostimati. Non esistono prove che il governo scozzese abbia attivamente monitorato eventuali sovvenzioni incrociate del mercato del settore veicoli.

- (131) La Western Ferries sostiene che, a differenza della situazione della NorthLink, vi sia già una sufficiente offerta di mercato per passeggeri, autoveicoli e merci. Per il futuro non vi è motivo di sovvenzionare gli autoveicoli, data l'esistenza del servizio della Western Ferries.
- (132) La *European Transport Workers' Federation* ha deplorato la necessità di riesaminare i servizi essenziali erogati da CalMac e NorthLink. Essa sottolinea in particolare la necessità di un servizio pubblico stabile, che sia legittimamente definito in conformità con il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi di trasporti marittimi fra Stati membri (in prosieguo «regolamento sul cabotaggio marittimo») ⁽³⁰⁾.
- (133) *Una parte interessata* ha espresso preoccupazioni riguardo alla dipendenza da un fornitore statale di servizi la cui posizione di monopolio è rafforzata dalla canalizzazione di aiuti di Stato. Questa parte sostiene che la procedura di gara per le rotte gestite dalla CalMac sia stata definita in modo restrittivo e che non si possa considerare una gara aperta. La parte interessata richiede la separazione delle rotte oggetto dell'appalto.
- (134) *James Knight* ritiene che la CalMac non stia offrendo un buon rapporto qualità/prezzo e che i servizi attualmente forniti dalla CalMac dovrebbero essere affidati a fornitori privati efficienti. Ha presentato possibili piani alternativi per ridurre le sovvenzioni necessarie alla gestione delle rotte e per aumentare gli incentivi all'innovazione e all'efficienza economica.
- (135) *Un'altra parte interessata* ritiene che la restrizione imposta alla CalMac dalle autorità del Regno Unito relativamente alla frequenza della rotta Gourock-Dunoon costituisca di fatto un aiuto di Stato alla Western Ferries, che falsi gravemente la concorrenza e che rafforzi la posizione dominante della Western Ferries. D'altra parte ha osservato che l'aiuto di Stato concesso alla CalMac ha luogo in cambio di una legittima funzione di servizio pubblico.
- (136) *John Rose* ritiene che l'appalto per i contratti NorthLink 1 e NorthLink 2 non sia conforme alle norme dell'UE. Osserva ancora che la rotta Gourock-Dunoon non può essere considerata un servizio essenziale dal momento che esiste già un'alternativa via strada e che una compagnia di navigazione privata fornisce già un servizio migliore senza percepire sovvenzioni.
- (137) Il *professor Alfred Baird* ha presentato degli studi indicanti che l'efficienza delle attività della NorthLink potrebbe essere accresciuta migliorando la composizione della flotta, che il ruolo sempre più importante dello Stato nel mercato dei traghetti scozzesi vada contro la politica e l'evoluzione dell'UE e che, in generale, non sia necessario né desiderabile che lo Stato gestisca i servizi di trasporto marittimo.
- (138) La *McGill's Bus Service* ritiene che non occorra un servizio sovvenzionato per passeggeri a piedi tra Gourock e Du-

noon, dal momento che essa sta già fornendo il medesimo servizio su base commerciale.

- (139) La *Pedersen Consulting* afferma che la procedura di gara per le isole occidentali era talmente complessa e onerosa da rispettare che soltanto la CalMac era in grado di farvi fronte. Per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, la *Pedersen Consulting* ritiene che non abbia senso conservare un servizio sovvenzionato di trasporto veicoli dal momento che la Western Ferries trasporta già quasi il 90 % dell'intero traffico di veicoli. Tuttavia un collegamento diretto dei passeggeri con il capolinea ferroviario di Gourock potrebbe avere senso quale operazione di trasporto pubblico. Per quanto riguarda la NorthLink, viene asserito che la procedura di gara sia stata completamente inadeguata e che abbia dato luogo a un servizio inefficiente, mentre la *Pentland Ferries* fornisce già un servizio non sovvenzionato e redditizio. La rotta Stromness-Scrabster potrebbe facilmente essere resa virtualmente obsoleta, consentendo in tal modo di risparmiare denaro dei contribuenti.

4. OSSERVAZIONI DEL REGNO UNITO SULLA DECISIONE DI APERTURA E SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (140) Nella sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la condizione che l'aggiudicatario della gara pubblica d'appalto per il contratto di servizio pubblico del 2007 tra le autorità del Regno Unito e la CalMac dovesse noleggiare le navi della CMAL possa avere costituito un vantaggio per la CalMac.
- (141) Le autorità del Regno Unito ritengono che tale disposizione non implicasse alcun vantaggio per CalMac o CMAL. Ritengono al contrario che la disponibilità immediata di una flotta pienamente conforme e in grado di soddisfare fin dall'inizio del contratto le prescrizioni relative alle rotte abbia costituito un vantaggio per gli altri offerenti, ridotto le barriere per i potenziali offerenti presentatisi e determinato un livello operativo omogeneo nella procedura di gara.
- (142) Le autorità del Regno Unito hanno ricordato la comunicazione della Commissione relativa all'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo ⁽³¹⁾ (punto 5.3.2.1) che recita che «Quando le autorità degli Stati membri possiedono navi proprie o le hanno comunque a loro disposizione, tali navi possono essere messe a disposizione di tutti i potenziali prestatori di servizio a condizioni identiche e non discriminatorie». Le autorità del Regno Unito ritengono pressoché impossibile che un singolo operatore disponga di una flotta nuova di navi idonee a servire tutte le rotte e mantenere i collegamenti con comunità residenti in isole lontane in tempo per l'inizio del contratto.

⁽³⁰⁾ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

⁽³¹⁾ Comunicazione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), COM(2003) 595 def. (non pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (143) Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione ha anche messo in dubbio il fatto che il raggruppamento di tutte le rotte per le isole occidentali nella gara pubblica del 2006, con l'eccezione della rotta Gourock-Dunoon, abbia indebitamente e significativamente ridotto la concorrenza nell'ambito della gara d'appalto, come asserito da alcune parti interessate.
- (144) Le autorità del Regno Unito ritengono che il raggruppamento di tali rotte in un singolo bando fosse giustificata per una serie di motivi: massimizzava il rapporto qualità/prezzo per il governo scozzese; facilitava la fornitura di navi di soccorso in caso di guasti in tutta la rete; evitava scelte preferenziali delle rotte più redditizie; facilitava la gestione, migliorava la sicurezza e la manutenzione della flotta; infine evitava gli oneri e i costi amministrativi aggiuntivi derivanti dalla gestione di bandi multipli.
- (145) Secondo la comunicazione della Commissione relativa all'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo (punto 5.5.3), «Gli Stati membri spesso desiderano raggruppare le rotte di servizio pubblico verso diverse isole in un unico pacchetto per ottenere economie di scala ed attirare gli operatori. Questi raggruppamenti di linee non sono contrari al diritto comunitario nella misura in cui non danno adito a discriminazioni. Le dimensioni più idonee dei raggruppamenti di linee vanno decise tenendo conto della migliore sinergia da conseguire nel soddisfacimento delle esigenze essenziali di trasporto.»
- (146) Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione ha anche sollevato la questione se il trasferimento di taluni beni ⁽³²⁾ del valore di 1,55 milioni di GBP dalla NorthLink 1 alla NorthLink 2 sia stato realizzato al di sotto del prezzo di mercato, costituendo in tal modo un possibile aiuto di Stato alla NorthLink 2.
- (147) Le autorità del Regno Unito hanno affermato che la possibilità di acquistare beni dalla NorthLink 1 era già prevista nel testo del bando di gara e che pertanto tutti gli offerenti avevano il medesimo accesso a tali beni alle medesime condizioni. Durante la procedura di gara i due offerenti scelti sono stati informati dei prezzi dei beni posti in vendita. Non vi era tuttavia alcun obbligo di acquistare i beni, dal momento che gli offerenti avrebbero potuto preferire l'introduzione di soluzioni proprie.
- (148) Tutti gli offerenti erano autorizzati a ispezionare le navi, le attrezzature e gli altri beni. Il valore dei beni più significativi (nave, trattori di rimorchio e il marchio NorthLink, del valore di 1,3 milioni di GBP) è stato stabilito per mezzo di valutazioni indipendenti. I beni restanti, del valore di 0,25 milioni di GBP, sono stati valutati sulla base di stime di mercato.
- (149) Per quanto riguarda la possibile applicazione della decisione sui SIEG ⁽³³⁾, le autorità del Regno Unito hanno osservato che la maggior parte delle rotte su Clyde ed Ebridi e sulla rete della NorthLink sembrano essere contemplate dalla decisione sui SIEG. Soltanto quattro delle rotte servite da CalMac e NorthLink non rientrano nei criteri di ammissibilità e dovrebbero essere valutate direttamente ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE.
- (150) Le autorità del Regno Unito hanno affermato che i contratti di servizio pubblico con CalMac e NorthLink costituiscono atti di incarico appropriati, in quanto specificano in dettaglio la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico, le imprese e i territori coinvolti, la natura di tutti i diritti speciali o esclusivi assegnati alle imprese, i parametri per calcolare, controllare e riesaminare la compensazione e gli accordi volti a evitare e rimborsare eventuali compensazioni in eccesso.
- (151) Inoltre CalMac e NorthLink sono obbligate a tenere contabilità separate per le attività SIEG e non-SIEG; soltanto i costi relativi alle attività SIEG possono essere soggetti a compensazione (tutti i costi variabili sostenuti per l'erogazione dei SIEG, un contributo proporzionale dei costi fissi comuni alle attività SIEG e non-SIEG e un ragionevole margine di utile) e sono state istituite adeguate procedure di informazione e sorveglianza.
- (152) Per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, le autorità del Regno Unito riconoscono che sia dubbio che il servizio fornito dalla CalMac costituisca un SIEG legittimo, dal momento che un operatore del settore privato opera su una rotta adiacente senza sovvenzioni. Tuttavia esse ritengono che il servizio della Western Ferries sia visto da molti rappresentanti della popolazione locale come complementare e utile ma non come un effettivo sostituto del servizio della CalMac da centro cittadino a centro cittadino.
- (153) Le autorità del Regno Unito hanno informato la Commissione che, dopo l'esito negativo della procedura di gara avviata nel 2006 per la rotta Gourock-Dunoon, intendono indire una nuova gara pubblica aperta, trasparente e non discriminatoria per un contratto di servizio pubblico relativo a questa rotta con le seguenti caratteristiche:
- a) il contratto di servizio pubblico contemplerà un servizio di traghetto da centro cittadino a centro cittadino mediante un contratto di servizio pubblico della durata di 6 anni;
 - b) l'appalto consentirà a una sovvenzione di gestire questa rotta (a differenza dell'appalto precedente);

⁽³²⁾ Una nave, trattori di rimorchio, parti di ricambio per le navi, attrezzature portuali, hardware informatico, il marchio NorthLink, ecc.

⁽³³⁾ Cfr. nota 29.

- c) saranno eliminate le attuali restrizioni sugli orari di partenza;
- d) la sovvenzione riguarderà esclusivamente il traffico passeggeri;
- e) l'offerente aggiudicatario sarà autorizzato a fornire un servizio di trasporto veicoli commerciali senza restrizioni, soggetto ad adeguate misure di contabilità e a controlli di verifica per evitare sovvenzioni incrociate dal servizio passeggeri al servizio veicoli commerciali;
- f) l'offerente aggiudicatario sarà libero di introdurre soluzioni navali proprie, sostituendo le vecchie navi attualmente operanti su quella rotta.
- (154) Le autorità del Regno Unito intendono acquisire le navi sostitutive attraverso la CMAL, che successivamente le noleggerà all'operatore aggiudicatario del contratto di servizio pubblico. Le autorità del Regno Unito affermano che tale SIEG sia giustificato per numerose ragioni relative, fra le altre, a frequenza, convenienza del servizio, tempo di viaggio complessivo, integrazione con altri mezzi di trasporto e affidabilità del servizio.

5. VALUTAZIONE DELLA MISURA

5.1. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

5.1.1. CRITERI DI CUI ALL'ARTICOLO 87, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO

- (155) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.»
- (156) I criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto per determinare se i pagamenti sopra descritti concessi a CalMac, NorthLink 1 e NorthLink 2 costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre stabilire se il sostegno finanziario:
- implichi una perdita di fondi statali imputabile allo Stato,
 - fornisca un vantaggio selettivo a talune imprese o alla produzione di determinati beni,
 - falsi o minacci di falsare la concorrenza, e
 - pregiudichi il commercio tra gli Stati membri.
- (157) I vari pagamenti summenzionati sono stati concessi attraverso fondi statali e sono imputabili allo Stato mem-

bro in questione. Pertanto il primo criterio ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato è soddisfatto.

- (158) I pagamenti in oggetto, sotto forma di sovvenzioni a copertura del deficit e di sovvenzioni/prestiti in conto capitale, vengono concessi esclusivamente a determinate imprese. Sono pertanto selettivi.
- (159) Il regolare finanziamento di CalMac e NorthLink 1 e NorthLink 2 riduce i costi di esercizio che queste imprese sosterebbero normalmente e fornisce loro un vantaggio economico rispetto ad altre imprese che finanziano le proprie attività mediante i soli ricavi commerciali. Tuttavia, per accertare che vi sia un vantaggio tale da poter costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, la Commissione deve stabilire se siano rispettate le «condizioni Altmark»⁽³⁴⁾.
- (160) Il mercato delle rotte di cabotaggio marittimo è stato pienamente liberalizzato a decorrere dall'entrata in vigore del regolamento sul cabotaggio marittimo, vale a dire dal 1° gennaio 1993. Se a una delle imprese è stato concesso un vantaggio che tenga conto dei criteri Altmark, tale vantaggio finirebbe per falsare la concorrenza e pregiudicare il commercio tra gli Stati membri. In tal modo sarebbero soddisfatti anche il terzo e il quarto criterio dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- (161) La Commissione conferma anche la sua valutazione preliminare che i pagamenti concessi a CalMac e NorthLink 1 e NorthLink 2 non siano coerenti con il comportamento che assumerebbe un investitore privato operante alle normali condizioni di mercato. Pertanto quei pagamenti non possono essere considerati esenti da elementi di aiuto di Stato in base al principio dell'investitore operante in economia di mercato.
- (162) La vendita di beni avvenuta durante la transizione dei contratti da NorthLink 1 a NorthLink 2 non conteneva elementi di aiuto di Stato. Tutti i beni di proprietà della NorthLink 1 e rilevanti per la gestione dei servizi di traghetto sono stati messi a disposizione di tutti gli offerenti durante la gara pubblica 2004-2005 (cfr. considerando 88). La vendita, che ha fruttato 1,5 milioni di GBP per tutti i beni, è stata effettuata sulla base del prezzo di mercato effettivo o del prezzo di mercato stimato, in relazione ai beni in questione. Dato che questi beni erano offerti al medesimo prezzo a tutti gli offerenti e che tali prezzi corrispondevano al prezzo di mercato dei beni stessi, la loro vendita non implicava l'utilizzo di fondi statali e non conferiva un vantaggio economico selettivo a nessuna delle imprese. Pertanto nella vendita dei beni è esclusa l'esistenza di elementi di aiuto di Stato.

⁽³⁴⁾ Cfr. nota 27.

(163) Nella sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione si è chiesta se le tariffe praticate per alcuni prestiti concessi alla CalMac fossero coerenti con il principio dell'investitore operante in economia di mercato e se quindi contenessero elementi di aiuto di Stato.

(164) Questo sarebbe stato importante per stabilire se la CalMac abbia goduto di sovracompenzioni per l'espletamento dei suoi obblighi di servizio pubblico, tenendo conto di tutte le fonti di finanziamento pubblico. Tuttavia, poiché nel caso della CalMac il regime di aiuto è un aiuto esistente e poiché la sua compatibilità deve essere esaminata solo in futuro (cfr. punto 225 più avanti), non occorre che la Commissione stabilisca ulteriormente il carattere di aiuto di Stato di tali prestiti dal momento che essi si riferiscono esclusivamente al passato.

5.1.2. I CRITERI ALTMARK

(165) Come già indicato nel considerando 112, per accertare che vi sia un vantaggio tale da poter costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, la Commissione deve stabilire se siano rispettate le condizioni Altmark.

(166) Secondo la giurisprudenza Altmark, la compensazione per obblighi o contratti di servizio pubblico non favorisce il destinatario/i destinatari, e pertanto non rientra nell'ambito del divieto di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, allorché siano contemporaneamente soddisfatte le seguenti quattro condizioni:

— l'impresa beneficiaria è di fatto incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi sono stati chiaramente definiti (in prosieguo «Altmark 1»),

— i parametri in base ai quali è calcolata la compensazione sono stati precedentemente stabiliti in maniera obiettiva e trasparente (in prosieguo «Altmark 2»),

— la compensazione non va al di là di quanto necessario per coprire in tutto o in parte le spese sostenute nell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un ragionevole margine di utile per l'adempimento di tali obblighi (in prosieguo «Altmark 3»), e

— nel caso in cui l'impresa tenuta all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non venga individuata mediante una procedura d'appalto pubblico, il livello di compensazione necessario viene determinato sulla base di un'analisi delle spese che una tipica impresa, gestita in modo efficiente e adeguatamente attrezzata, dovrebbe sostenere per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un mar-

gine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi (in prosieguo «Altmark 4»).

5.1.2.1. CalMac

(167) Nel caso della CalMac, vi sono due fasi distinte come indicato nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale: una prima fase anteriore al contratto del 2007, quando gli obblighi di servizio pubblico erano direttamente affidati alla CalMac senza una precedente gara pubblica via «imprese» e quando tutte le condizioni della fornitura del servizio pubblico venivano specificate in lettere annuali inviate alla CalMac dalle autorità scozzesi; e una seconda fase successiva al contratto del 2007, affidato in seguito a una procedura d'appalto pubblico che specificava nei dettagli gli obblighi di servizio pubblico. La situazione della rotta Gourock-Dunoon va distinta in quanto tale rotta è stata esclusa dal contratto del 2007 e le condizioni degli obblighi di servizio pubblico continuano a essere specificate in lettere annuali inviate alla CalMac dalle autorità scozzesi.

a) Prima del contratto del 2007

(168) Come indicato nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, non vi è dubbio che prima del contratto del 2007 la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico imposti alla CalMac non soddisfacesse tutti i criteri Altmark. Gli obblighi di servizio pubblico non erano stati chiaramente definiti in un atto giuridico. Inoltre le specifiche degli obblighi di servizio pubblico quali i porti da servire, la regolarità, continuità e frequenza non erano state chiaramente definite in un atto giuridico. I parametri di determinazione della compensazione non erano stati stabiliti ex ante in maniera trasparente e il livello di compensazione non era stato calcolato sulla base di un'analisi delle spese di un'impresa tipica. La valutazione preliminare della decisione di avviare il procedimento d'indagine formale è dunque confermata.

(169) Dal momento che la compensazione per la gestione della rotta Gourock-Dunoon avviene ancora su tale base, la valutazione di cui sopra si applica anche a questa rotta.

b) Dopo il contratto del 2007

Altmark 1 — obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti

(170) In questo particolare settore esiste un Regolamento che specifica quali elementi dovrebbero far parte di una definizione adeguata degli obblighi di servizio pubblico. Dovrebbe pertanto essere verificato il rispetto del criterio Altmark 1 in merito all'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo, indicante le specifiche che dovrebbero far parte della definizione degli obblighi di servizio pubblico, vale a dire: porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi.

(171) Il contratto del 2007 soddisfa chiaramente tale condizione definendo in dettaglio tutti questi parametri. Il bando di gara non riporta cifre precise per quanto riguarda l'equipaggio delle navi, ma i requisiti riguardanti, per esempio, la qualità del servizio e il regolamento in materia di protezione dei lavoratori lasciano poco margine a discrepanze significative nel numero di membri dell'equipaggio delle navi.

(172) Il contratto di servizio pubblico ha anche una durata ragionevole (sei anni) in conformità con gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (in prosieguo «orientamenti marittimi») ⁽³⁵⁾.

Altmark 2 — determinazione ex ante, obiettiva e trasparente dei parametri per la compensazione

(173) Nell'ambito della valutazione Altmark, la seconda condizione richiede che i parametri per la compensazione siano chiaramente stabiliti in anticipo e in modo obiettivo, tenendo conto di tutte le variabili (per esempio costo del carburante, investimenti in nuove navi, ecc.).

(174) Da una parte, prima che iniziasse l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per la compensazione erano piuttosto chiari. Erano pari ai costi previsti dagli offerenti, che andavano stimati in dettaglio, più un livello concordato di margine di profitto meno le entrate attese dalla gestione del servizio di traghetti. Vi è una clausola di clawback specificante che se il margine di profitto concordato viene oltrepassato, il sussidio viene ridotto di conseguenza. Tale calcolo viene effettuato per ciascuno dei sei anni del contratto, prima dell'inizio del contratto stesso (in prosieguo «lo scenario di base»). Il contratto di servizio pubblico prevede una serie di eventi eccezionali in grado di dare luogo a una revisione dell'importo della compensazione (per esempio lavori portuali imprevisi, nuove navi, aumenti salariali, ecc.).

(175) D'altra parte, alla fine di ciascun anno del contratto, lo scenario base sarà rivisto per riflettere l'esperienza effettiva dell'anno precedente. In circostanze eccezionali, lo scenario base può essere anche rivisto nel corso di un determinato anno. La compensazione può essere aumentata o diminuita diverse volte nell'arco della durata del contratto. La revisione dello scenario base viene proposta dall'operatore (CalMac) e deve essere concordata con il governo scozzese. In caso di disaccordo vi è anche la possibilità di sottoporre il caso a un esperto. Sebbene il contratto di servizio pubblico contenga alcune indicazioni su come sarà adeguata la compensazione nell'eventualità di determinate circostanze imprevisibili, i parametri precisi di tali adeguamenti non sono noti in anticipo. L'importo della compensazione sarà piuttosto adeguato mediante una procedura di arbitrato bilaterale tra le autorità scozzesi e la CalMac, possibilmente con il coinvolgimento di un esperto. I criteri utilizzati in questa procedura di arbitrato non vengono stabiliti anticipatamente

in maniera obiettiva per tutti gli eventi possibili. Tale procedura di arbitrato solleva il dubbio di una mancanza di trasparenza nella determinazione dei parametri per la compensazione. Essa introduce anche un rischio di variazione della compensazione concessa ogni anno che non dipende da criteri trasparenti, predeterminati e obiettivi.

(176) Pertanto la Commissione non può stabilire con ragionevole certezza che la condizione Altmark 2 sia soddisfatta.

Altmark 3 — evitare la sovracompensazione (consentendo un ragionevole margine di utile)

(177) Come indicato nella precedente sezione, in generale i parametri per la compensazione sono stabiliti chiaramente, con l'eccezione dei criteri utilizzati nella procedura di arbitrato prevista in talune circostanze. Anche se alcuni parametri della compensazione non sono precisamente definiti in anticipo, la Commissione ritiene che in tali circostanze la procedura istituita per rivedere l'importo della compensazione sia appropriata per garantire che non vi siano sovracompensazioni. Difatti l'eventuale compensazione aggiuntiva sarà basata sulle spese effettivamente sostenute. Pertanto la condizione Altmark 3 è soddisfatta (cfr. anche punto 5.3.3.3 più avanti).

Altmark 4 — procedura d'appalto — se non vi è una gara d'appalto, i costi sono calcolati con riferimento a un'impresa tipica

(178) Nel caso in oggetto gli obblighi di servizio pubblico sono stati assegnati in seguito a una procedura d'appalto pubblico.

(179) Occorre in primo luogo esaminare se la gara d'appalto fosse ben concepita, equa, aperta e trasparente. In caso contrario i costi per lo Stato potrebbero essere superiori al minimo necessario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

(180) Le principali questioni sollevate dalle parti interessate in tale contesto erano il raggruppamento nell'appalto di tutte le rotte, con l'eccezione della rotta Gourock-Dunoon, e la richiesta che l'offerente aggiudicatario utilizzasse navi della CMAL.

(181) Per quanto riguarda il raggruppamento delle rotte, è stato asserito che questo escluda di fatto i concorrenti dato che la CalMac, che stava già fornendo tutti i servizi, era l'unico offerente in grado di presentare un'offerta per l'intero pacchetto di rotte.

(182) Tuttavia vi è stato un secondo offerente (V-Ships) che ha presentato un'offerta per l'intero pacchetto. La V-Ships si poi ritirata dalla procedura sostenendo che la condizione secondo la quale sia obbligatorio utilizzare le navi della CMAL impedisse l'innovazione e la flessibilità dei servizi da fornire.

⁽³⁵⁾ GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

- (183) L'area geografica coperta dalle 26 rotte è piuttosto omogenea: tutte le rotte sono relativamente brevi (al massimo 100 chilometri circa) e i porti utilizzati sono relativamente concentrati (in un raggio di circa 250 chilometri nel continente scozzese).
- (184) Le autorità del Regno Unito hanno fornito argomentazioni credibili a giustificazione del raggruppamento delle 26 rotte.
- (185) Hanno sostenuto che il raggruppamento assicuri alla flotta la massima flessibilità per servire al meglio la rete. Per esempio in caso di avaria a una nave, l'immediato invio di una nave sostitutiva è fondamentale per garantire la disponibilità dei servizi essenziali. Le navi sostitutive sono necessarie anche in caso di condizioni meteorologiche sfavorevoli, quando le navi sono in manutenzione e quando si verifica inaspettatamente la necessità di aumentare la capienza. Attualmente la CalMac è spesso in grado di disporre di una nave sostitutiva organizzando una serie di movimenti sequenziali delle varie navi tra le rotte. Sarebbe più difficile assicurare la continuità dei servizi e l'ottimizzazione della capienza se a gestire la rete vi fosse una serie di operatori separati.
- (186) Inoltre il raggruppamento di tutte le rotte migliora l'integrazione della rete rendendo più facile coniugare sicurezza, qualità e aspetti ambientali delle operazioni navali e portuali e assicurando un'applicazione omogenea delle norme standard su tutta la rete. L'ufficio regionale per la Scozia e l'Irlanda dell'agenzia marittima e della guardia costiera del Regno Unito ha precisato che la frammentazione della rete potrebbe non essere la maniera più efficiente per garantire il mantenimento di servizi sicuri e affidabili.
- (187) Inoltre il raggruppamento produce economie di scala, in particolare riguardo a marketing ed emissione di biglietti, e facilita i trasporti integrati consentendo ai clienti di prenotare una serie di rotte in un'unica transazione. Lo stesso vale anche per la promozione turistica.
- (188) Si potrebbe obiettare che per minimizzare i costi sarebbe opportuno appaltare ogni singola rotta separatamente. Tuttavia la Commissione riconosce che i costi e gli oneri amministrativi di tale appaltazione individuale (26 appalti individuali) potrebbero essere troppo elevati.
- (189) Si potrebbe anche prendere in considerazione una soluzione intermedia raggruppando soltanto alcune rotte, ma avrebbe carattere speculativo predire se il risultato di tale appaltazione in termini di costi generali per il bilancio pubblico sia superiore o inferiore ai costi effettivi derivanti dall'appalto raggruppato.
- (190) La comunicazione della Commissione relativa all'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo (punto 5.5.3) dichiara che «Gli Stati membri spesso desiderano raggruppare le rotte di servizio pubblico verso diverse isole in un unico pacchetto per ottenere economie di scala ed attirare gli operatori. Questi raggruppamenti di linee non sono contrari al diritto comunitario nella misura in cui non danno adito a discriminazioni. Le dimensioni più idonee dei raggruppamenti di linee vanno decise tenendo conto della migliore sinergia da conseguire nel soddisfacimento delle esigenze essenziali di trasporto.»
- (191) Dato il quadro giuridico che consente esplicitamente il raggruppamento delle rotte e le argomentazioni ragionevoli presentate dalle autorità del Regno Unito, non si può concludere che il raggruppamento delle rotte sia una condizione inutilmente iniqua dell'appalto pubblico né che aumenti inevitabilmente i costi di adempimento degli obblighi di servizio pubblico per lo Stato.
- (192) Il requisito per cui l'offerente aggiudicatario debba utilizzare i beni della CMAL è una condizione ragionevole dell'appalto, che tiene conto del fatto che le autorità scozzesi abbiano avuto un chiaro interesse a utilizzare navi già disponibili piuttosto che a doverle mantenere inutilizzate o a dover disporre altrimenti di tali beni. La comunicazione relativa all'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo (punto 5.3.2.1) prevede che «quando le autorità degli Stati membri possiedono navi proprie o le hanno comunque a loro disposizione, tali navi possono essere messe a disposizione di tutti i potenziali prestatori di servizio a condizioni identiche e non discriminatorie». Inoltre si tratta di una condizione neutrale per gli offerenti, dato che ciascun offerente pagherebbe il medesimo prezzo per utilizzare le medesime navi. Sebbene tale requisito sia legittimo, può determinare un aumento dei costi del servizio. Non si può infatti escludere che se gli offerenti fossero liberi di presentare soluzioni navali alternative, questo potrebbe determinare minori costi netti complessivi degli obblighi di servizio pubblico.
- (193) Inoltre, date le specificità delle navi occorrenti per gestire le rotte per le isole occidentali scozzesi, potrebbe essere difficile per un singolo operatore disporre di una flotta nuova di navi idonee in grado di servire tutte le rotte e di mantenere i collegamenti con comunità residenti in isole lontane in tempo per l'inizio del contratto.
- (194) La CalMac aveva un vantaggio competitivo nella gara d'appalto dal momento che serviva già quelle rotte, ma sarebbe scorretto concludere che a causa di questo vantaggio l'appalto sia stato indebitamente tagliato su misura e che abbia di fatto escluso altri offerenti⁽³⁶⁾.
- (195) Pertanto si conclude che la procedura di gara è stata condotta in maniera adeguata e che è stata aperta, non discriminatoria e trasparente.

⁽³⁶⁾ Di fatto la procedura prevedeva la presenza di un altro offerente.

- (196) Come menzionato sopra, i parametri per il calcolo della compensazione devono essere rivisti almeno ogni anno. Tale revisione è in alcuni casi il risultato di una procedura di arbitrato tra l'operatore e le autorità scozzesi. Di conseguenza esiste un rischio che lo Stato debba erogare all'operatore più (o meno) fondi rispetto alla compensazione prevista nella sua offerta.
- (197) Se il bando di gara avesse richiesto agli offerenti di impegnarsi a una determinata compensazione fissa per i sei anni del contratto, con tutti i rischi assunti da loro, lo Stato non avrebbe corso alcun rischio e avrebbe in teoria minimizzato i costi. Tuttavia non si può escludere che, se gli offerenti avessero dovuto assumersi tutti i rischi della gestione, non vi sarebbero state imprese disposte a presentare offerte né che gli offerenti avrebbero presentato offerte molto più alte per includere nel prezzo il maggiore rischio.
- (198) Non è possibile concludere con ragionevole certezza che la condizione Altmark 4 sia soddisfatta.

Conclusione

- (199) Dato che non è possibile concludere con ragionevole certezza che i criteri Altmark 2 e 4 criteri siano soddisfatti, si ritiene che il contratto di servizio pubblico con la CalMac contenga elementi di aiuto di Stato.

5.1.2.2. NorthLink

a) NorthLink 1 (2002-2006)

Altmark 1 — obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti

- (200) Come indicato nel considerando 170, in questo particolare settore esiste un regolamento che specifica quali elementi dovrebbero far parte di una definizione adeguata di obblighi di servizio pubblico. Il soddisfacimento del criterio Altmark 1 dovrebbe pertanto essere stabilito tenendo conto dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo.
- (201) È chiaro che l'apertura della gara soddisfacesse tale criterio definendo in dettaglio tutti i parametri di cui nel regolamento sul cabotaggio marittimo, per esempio porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi. Questo è confermato dalla Relazione della Audit Scotland del dicembre 2005.
- (202) Il contratto di servizio pubblico ha anche avuto una durata inferiore ai sei anni come raccomandato dagli orientamenti marittimi.

Altmark 2 — determinazione ex ante, obiettiva e trasparente dei parametri per la compensazione

- (203) Da una parte, prima che iniziasse l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per la compensazione erano piuttosto chiari. Erano pari ai costi previsti dagli offerenti, che andavano stimati in dettaglio, più un livello concordato di margine di profitto meno le entrate attese dalla gestione del servizio di traghetti. Era presente una clausola di clawback specificante che se il margine di profitto concordato fosse stato oltrepassato, gli utili supplementari sarebbero stati ripartiti con il governo scozzese. La maggior parte dei rischi economici/finanziari sarebbero stati sostenuti dall'offerente aggiudicatario (rischio di stime per eccesso, rischio di caduta della domanda, rischio di inflazione, ecc.).
- (204) D'altra parte alcuni rischi restavano al governo scozzese o erano ripartiti tra le parti, in particolare il rischio di cambiamenti delle politiche (UE o nazionali) e rischi legislativi (per esempio cambiamenti dell'imposizione fiscale delle società). Il contratto richiedeva anche che il governo scozzese erogasse sovvenzioni supplementari alla NorthLink 1 qualora il rendimento del suo capitale fosse stato inferiore a un determinato tasso o se altri fattori estranei al suo controllo avessero influenzato i suoi introiti (per esempio un aumento dei prezzi del carburante superiore al 10%). In seguito alle difficoltà finanziarie della NorthLink 1, nel 2003 sono stati concessi ulteriori pagamenti e nel 2004 è stata firmata la NdE, che prevedeva pagamenti mensili alla NorthLink 1 e la possibilità di pagamenti supplementari in base al rendimento finanziario della NorthLink 1.

- (205) La possibilità di ulteriori finanziamenti oltre il livello di compensazione previsto nel contratto originario non era contemplata in base a parametri ex ante, obiettivi e trasparenti, come dimostrato dalla successiva necessità di erogare fondi supplementari non rientranti nell'ambito del contratto di servizio pubblico. In ogni caso, le possibilità di sovvenzionamento supplementare previste dalla NdE e i pagamenti supplementari erogati alla NorthLink 1 in seguito alle sue difficoltà finanziarie non erano basati su parametri obiettivi e trasparenti.
- (206) Pertanto non si può stabilire con ragionevole certezza che la condizione Altmark 2 sia soddisfatta.

Altmark 3 — evitare la sovracompensazione (consentendo un ragionevole margine di utile)

- (207) Come indicato al punto precedente, in generale i parametri per la compensazione sono stati stabiliti chiaramente, con l'eccezione dei criteri utilizzati nella procedura di arbitrato prevista in talune circostanze. Anche se alcuni parametri della compensazione non sono stati precisamente definiti in anticipo, la procedura istituita per rivedere l'importo della compensazione in tali circostanze era appropriata per garantire che non vi fossero sovracompensazioni. Pertanto il contratto di servizio pubblico della NorthLink 1 rispettava la condizione Altmark 3.

Altmark 4 — appalto pubblico — se non vi è una gara d'appalto, i costi sono calcolati con riferimento a un'impresa tipica

- (208) Come nel caso della CalMac analizzato in precedenza (considerando 0 più sopra), gli obblighi di servizio pubblico della NorthLink 1 sono stati affidati in seguito a una procedura d'appalto pubblico.
- (209) Pertanto occorre esaminare se la gara d'appalto fosse ben concepita, equa, aperta e trasparente. In caso contrario i costi per lo Stato potrebbero essere superiori al minimo necessario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (210) La procedura di gara riguardava due rotte (26 rotte nel caso della CalMac analizzato in precedenza — cfr. considerando 183-191). La questione del raggruppamento è dunque meno rilevante nel caso di NorthLink 1 e NorthLink 2 rispetto al caso della CalMac. Per gli stessi motivi summenzionati in riferimento alla CalMac, la Commissione non ritiene che il raggruppamento delle due rotte metta in discussione il carattere aperto, non discriminatorio e trasparente della gara.
- (211) Tuttavia le sovvenzioni concesse alla NorthLink 1 ai sensi della NdE, che superavano il livello di compensazione previsto dal contratto originario, non rappresentavano l'esito di una gara pubblica e non erano state determinate in base a un'analisi delle spese di un'impresa tipica. Difatti, introducendo un nuovo sistema di finanziamento del deficit durante il periodo di validità del contratto, la NdE ha di fatto alterato la natura e l'entità dell'appalto iniziale, influenzando in tal modo la sua trasparenza rispetto al modo in cui esso era stato presentato ai potenziali offerenti.
- (212) Ne consegue che non è possibile concludere con ragionevole certezza che la condizione Altmark 4 sia soddisfatta.

Conclusioni

- (213) Dato che non è possibile concludere con ragionevole certezza che i criteri Altmark 2 e 4 criteri siano soddisfatti, si ritiene che il contratto di servizio pubblico con la NorthLink 1 contenga elementi di aiuto di Stato.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

Altmark 1 — obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti

- (214) Come menzionato in precedenza, in questo particolare settore esiste un regolamento che specifica quali elementi dovrebbero far parte di una definizione adeguata degli obblighi di servizio pubblico. L'adempimento del criterio Altmark 1 dovrebbe pertanto essere stabilito tenendo conto dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo.

- (215) È chiaro che l'apertura della gara soddisfacesse tale criterio definendo in dettaglio tutti i parametri di cui nel regolamento sul cabotaggio marittimo, per esempio porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi.

- (216) Il contratto di servizio pubblico ha anche una durata ragionevole (sei anni) conformemente agli orientamenti marittimi.

Altmark 2 — determinazione ex ante, obiettiva e trasparente dei parametri per la compensazione

- (217) Da una parte, prima che iniziasse l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per la compensazione erano piuttosto chiari. Erano pari ai costi previsti dagli offerenti, che andavano stimati in dettaglio, più un livello concordato di margine di profitto meno le entrate attese dalla gestione del servizio di traghetti. È presente una clausola di clawback specificante che se si oltrepassa il margine di profitto concordato, gli utili supplementari verrebbero ripartiti con il governo scozzese. In questo secondo contratto con la NorthLink 2 è previsto che più rischi siano a carico del governo scozzese o suddivisi tra le parti (rischio meteorologico, rischio di inflazione, rischio di caduta della domanda, cambiamenti nella politica dei trasporti, ecc.).
- (218) D'altra parte, similmente al contratto di servizio pubblico del 2007 con la CalMac, gli importi delle sovvenzioni devono essere rivisti annualmente in base agli effettivi risultati dell'anno precedente. L'operatore presenterà una redazione provvisoria dello scenario base rivisto, che dovrà poi essere approvato dalle autorità scozzesi. In caso di conflitti si farà ricorso all'arbitrato di un esperto. Sebbene il contratto di servizio pubblico contenga alcune indicazioni su come sarà adeguata la compensazione nell'eventualità di determinate circostanze impreviste, i parametri precisi di tali adeguamenti non sono noti in anticipo. L'importo della compensazione sarà piuttosto adeguato mediante una procedura di arbitrato bilaterale tra le autorità scozzesi e la NorthLink 2, possibilmente con il coinvolgimento di un esperto. La Commissione osserva che i criteri utilizzati in questa procedura di arbitrato non vengono stabiliti anticipatamente in maniera obiettiva per tutti gli eventi possibili. Tale procedura di arbitrato solleva il dubbio di una mancanza di trasparenza nella determinazione dei parametri per la compensazione. Essa introduce anche un rischio di variazione della compensazione concessa ogni anno che non dipende da criteri trasparenti, predeterminati e obiettivi. Pertanto non si può stabilire con ragionevole certezza che la condizione Altmark 2 sia soddisfatta.

Altmark 3 — evitare la sovracompensazione (consentendo un ragionevole margine di utile)

- (219) Come indicato nella sezione precedente, i parametri per la compensazione sono in generale stabiliti chiaramente, con l'eccezione dei criteri utilizzati nella procedura di arbitrato prevista in talune circostanze. Anche se alcuni

parametri della compensazione non sono precisamente definiti in anticipo, la procedura istituita per rivedere l'importo della compensazione in tali circostanze è appropriata per garantire che non vi siano sovracompenzazioni. Difatti l'eventuale compensazione aggiuntiva sarà basata sulle spese effettivamente sostenute. Pertanto la condizione Altmark 3 è soddisfatta (cfr. anche il punto 5.3.4.3 più avanti).

Altmark 4 — appalto pubblico — se non vi è una gara d'appalto, i costi sono calcolati con riferimento a un'impresa tipica

- (220) Nel caso in oggetto gli obblighi di servizio pubblico sono stati assegnati in seguito a una procedura d'appalto pubblico.
- (221) Occorre in primo luogo esaminare se la gara d'appalto fosse ben concepita, equa, aperta e trasparente. In caso contrario i costi per lo Stato potrebbero essere superiori al minimo necessario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (222) Come per la NorthLink 1, il raggruppamento delle due rotte mette in discussione il carattere aperto, non discriminatorio e trasparente dell'appalto.
- (223) Come nel caso della CalMac, il requisito per cui l'offerente aggiudicatario debba utilizzare i beni della NorthLink 1 è una condizione ragionevole dell'appalto, che tiene conto del fatto che le autorità scozzesi abbiano avuto un chiaro interesse a utilizzare navi già disponibili piuttosto che a doverle mantenere inutilizzate o a dover disporre altrimenti di tali beni. Inoltre si tratta di una condizione neutrale per gli offerenti, dato che ciascun offerente pagherebbe il medesimo prezzo per utilizzare le medesime navi. Sebbene tale requisito sia legittimo, esso può determinare un maggiore costo del servizio. Non si può infatti escludere che se gli offerenti fossero liberi di presentare soluzioni navali alternative, questo potrebbe determinare minori costi netti complessivi degli obblighi di servizio pubblico.
- (224) Per queste ragioni e in linea con la precedente valutazione riguardante la CalMac⁽³⁷⁾, la Commissione non può concludere con ragionevole certezza che il criterio Altmark 4 sia soddisfatto.

Conclusione

- (225) Dato che non è possibile concludere con ragionevole certezza che i criteri Altmark 2 e 4 criteri siano soddisfatti, si ritiene che il contratto di servizio pubblico con la NorthLink 2 contenga elementi di aiuto di Stato.

5.2. NATURA DELL'AUTO

5.2.1. CONSIDERAZIONI GENERALI

- (226) Dopo avere accertato che i pagamenti concessi a CalMac, NorthLink 1 e NorthLink 2 costituiscono aiuto di Stato a norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, la Com-

missione deve verificare se questo sia un aiuto di Stato esistente o se costituisca un nuovo aiuto. A questo proposito va sottolineato che, nel dare avvio al procedimento d'indagine formale, la Commissione non ha affrontato la questione se l'aiuto debba essere considerato nuovo o esistente.

- (227) Come menzionato in precedenza⁽³⁸⁾, nel corso del procedimento d'indagine formale è diventato tuttavia evidente che parte dell'aiuto potesse essere considerata un aiuto esistente alla luce della data di entrata in vigore delle disposizioni legislative che prevedono l'aiuto. Pertanto la Commissione ha deciso di avviare, parallelamente al procedimento d'indagine formale, la procedura di cooperazione prevista ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di procedura.
- (228) Nel caso di un aiuto di Stato esistente, la Commissione è solo tenuta a verificarne la compatibilità presente e a raccomandare possibili modifiche future. Al contrario, nel caso di un nuovo aiuto, la Commissione è tenuta a verificarne la compatibilità con il mercato comune anche nel passato.
- (229) Ai sensi dell'articolo 1, lettera b), punto i) del regolamento di procedura modificato, sono aiuti esistenti, «fatti salvi gli articoli 144 e 172 dell'atto di adesione di Austria, Finlandia e Svezia, l'allegato IV, punto 3, e l'appendice di detto allegato, dell'atto di adesione di Repubblica ceca, Estonia, Cipro, Lettonia, Lituania, Ungheria, Malta, Polonia, Slovenia e Slovacchia, l'allegato V, punto 2, e l'allegato V, punto 3, lettera b), e l'appendice di detto allegato, dell'atto di adesione di Bulgaria e Romania, tutte le misure di aiuto esistenti in uno Stato membro prima dell'entrata in vigore del trattato, ossia tutti i regimi di aiuti e gli aiuti individuali ai quali è stata data esecuzione prima dell'entrata in vigore del trattato e che sono ancora applicabili dopo tale entrata in vigore».
- (230) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽³⁹⁾ (in prosieguo «il regolamento d'applicazione»), «si intende per modifica di un aiuto esistente qualsiasi cambiamento diverso dalle modifiche di carattere puramente formale e amministrativo che non possono alterare la valutazione della compatibilità della misura di aiuto con il mercato comune».

- (231) In base alla giurisprudenza consolidata⁽⁴⁰⁾, non tutte le modifiche degli aiuti esistenti vanno considerate come trasformazioni di essi in nuovi aiuti. In quel caso il Tribunale di primo grado aveva considerato che «è solo nell'ipotesi in cui la modifica incida sulla sostanza stessa del regime iniziale che tale regime viene trasformato in un regime di aiuti nuovo. Ora, non può parlarsi di una siffatta modifica sostanziale qualora l'elemento nuovo sia chiaramente separabile dal regime iniziale.»

⁽³⁸⁾ Cfr. considerando 9.

⁽³⁹⁾ GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽⁴⁰⁾ Sentenza pronunciata dal Tribunale di primo grado il 30 aprile 2002 nelle cause riunite T-195/01 e T-207/01, *Gibraltar/Commissione*, Raccolta 2002, pag. II-2309.

⁽³⁷⁾ Cfr. considerando 178-198.

- (232) Il Tribunale di primo grado ha anche chiarito che «[...] Un aiuto può essere qualificato come nuovo aiuto o modifica in riferimento alle disposizioni che lo prevedono»⁽⁴¹⁾. Se le pertinenti disposizioni giuridiche non sono state modificate per quanto riguarda la natura del vantaggio o l'attività dei beneficiari, non vi è un nuovo aiuto.
- (233) Pertanto sarebbe opportuno stabilire, sulla base del quadro giuridico e dell'evoluzione del regime di aiuti, se a partire dall'ingresso del Regno Unito nell'UE nel 1973 siano intervenute modifiche sostanziali in grado di implicare un nuovo aiuto. La giurisprudenza fa riferimento a modifiche nella natura del vantaggio, dell'obiettivo perseguito, del beneficiario o della fonte del finanziamento.
- (234) Sarebbe anche opportuno stabilire se le successive modificazioni siano separabili dalla misura originaria o se le modificazioni non separabili alterino l'effettiva sostanza del quadro giuridico originario, vale a dire la natura del vantaggio o la fonte del finanziamento, l'oggetto o il fondamento giuridico dell'aiuto, i beneficiari o l'ambito di applicazione delle attività dei beneficiari in modo tale che l'insieme di questi ultimi elementi sia trasformato in un nuovo aiuto.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) La CalMac presta servizi di navigazione su traghetto nelle isole scozzesi occidentali da molto prima dell'ingresso del Regno Unito nella Comunità europea nel 1973.
- (236) La base giuridica iniziale delle sovvenzioni era il punto 2, paragrafo 1, del Highlands and Islands Shipping Services Act del 1960 che ha consentito agli Scottish Ministers⁽⁴²⁾ di concedere sovvenzioni/prestiti a fornitori di servizi pubblici di trasporto via mare. Il punto 2, paragrafi 3 e 4, dell'atto stabilivano che qualora tale sovvenzione/prestito superasse le 10 000 GBP dovesse essere utilizzata un'«iniziativa» (che in pratica assumeva la forma di diritto derivato) e che tale iniziativa dovesse essere approvata dal parlamento scozzese⁽⁴³⁾.
- (237) Il punto 45, paragrafo 1, del Transport (Scotland) Act of 2005, entrato in vigore il 10 ottobre 2005, ha abrogato quelle disposizioni dell'atto del 1960 ma il punto 45, paragrafo 2, ha stabilito che qualsiasi iniziativa intrapresa prima del 10 ottobre 2005 avrebbe continuato ad avere effetto. Questo significava che l'iniziativa datata 7 aprile 1995 che affidava gli obblighi di servizio pubblico alla CalMac continuava ad avere effetto dopo l'entrata in vigore dell'atto del 2005.
- (238) A decorrere dal 1° ottobre 2006, quando è avvenuta la ristrutturazione del gruppo CalMac ed è stata creata una nuova entità giuridica per gestire la rotta Gourock-Dunoon, la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico su questa rotta è basata sul punto 70, paragrafo 1, del Transport (Scotland) Act del 2001 modificato dal Transport Scotland Act del 2005.
- (239) Fino al 1° ottobre 1997, data di entrata in vigore del contratto per i servizi di traghetto su Clyde ed Ebridi, gli obblighi di servizio pubblico erano specificati in lettere annuali inviate dagli Scottish Ministers alla CalMac (regolarità, frequenze, capacità, tariffe e importo della sovvenzione).
- (240) A decorrere dal 1° ottobre 2007 le specifiche degli obblighi di servizio pubblico sono parte del contratto di servizio pubblico affidato in seguito a una procedura d'appalto pubblico, eccezion fatta per la rotta Gourock-Dunoon.
- (241) Per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, dal 1 ottobre 2007 i requisiti per il sovvenzionamento sono stati determinati amministrativamente sulla base dell'approvazione dei piani finanziari annuali della compagnia da parte degli Scottish Ministers e della verifica interannuale dei requisiti relativi al deficit da parte del governo scozzese.
- (242) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che lo scopo del regime di aiuto sia chiaramente rimasto costante fin dall'inizio del regime stesso. Tale scopo è di fornire servizi di trasporto su traghetto tra le isole scozzesi.
- (243) L'evoluzione del fondamento giuridico del regime non ha modificato in modo sostanziale la natura del vantaggio concesso alla CalMac dal 1973. La CalMac riceve in maniera continuativa sovvenzioni a copertura del deficit e prestiti in conto capitale (per le infrastrutture di moli e porti e per le navi). Anche la fonte di tale finanziamento non è cambiata dal momento che tutti i fondi continuano a provenire dal bilancio nazionale.
- (244) Vi sono stati regolari aumenti dell'importo della sovvenzione annuale. Tali aumenti, tuttavia, non andrebbero considerati un nuovo aiuto. Come ha dichiarato la Corte di giustizia⁽⁴⁴⁾ «[...] la comparsa di un nuovo aiuto o la modifica di un aiuto esistente non può, qualora l'aiuto risulti da disposizioni di legge precedenti che non vengono modificate, essere valutata in base all'entità dell'aiuto e in particolare in base al suo importo finanziario in ogni momento della vita dell'impresa.»

⁽⁴¹⁾ Sentenza pronunciata dalla Corte di giustizia il 9 agosto 1994 nella causa C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, Raccolta 1994, pag. I-03829.

⁽⁴²⁾ Prima della devoluzione del 1999 allo Scottish Office, un servizio del governo del Regno Unito.

⁽⁴³⁾ Prima della devoluzione il parlamento del Regno Unito.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. nota 41.

(245) La Commissione ritiene che l'aumento dell'importo delle sovvenzioni sia la conseguenza di un aumento del fabbisogno finanziario del fornitore del servizio pubblico nell'adempimento della propria funzione di servizio pubblico, mentre gli obblighi di servizio pubblico, gli accordi di finanziamento e le modifiche alle disposizioni normative per la compensazione non hanno subito modifiche rilevanti.

(246) Il beneficiario della misura è lo stesso fin dall'inizio del regime. Sebbene la CalMac abbia subito un processo di ristrutturazione nel 2006, è sempre stata l'unica beneficiaria dell'aiuto ed è sempre stata una società interamente di proprietà pubblica. Nel 2006 le navi e i beni costieri di sua proprietà sono stati separati dal ruolo di gestione dei traghetti. Tale modifica non può essere vista come un'alterazione dei beneficiari del regime dal momento che le due entità giuridiche separate continuano a essere le uniche intervenienti nel regime di compensazione. Tale separazione giuridica è una modifica di natura tecnica che non comporta alcuna modifica rilevante del beneficiario dell'aiuto.

(247) Parimenti, l'affidamento delle rotte su Ebridi e Clyde a due entità giuridiche separate (CalMac Ferries Ltd e Cowal Ferries Ltd, due filiali al 100 % della David MacBrayne Ltd) deve essere vista come una modifica di natura tecnica che non implica una modifica rilevante del beneficiario dell'aiuto.

(248) Vi sono stati taluni adeguamenti del servizio complessivo e delle rotte servite dalla CalMac. Sono stati aggiunti alcuni servizi nuovi mentre alcuni altri sono stati soppressi. Uno di tali adeguamenti, per esempio, è sorto in seguito all'apertura di un nuovo ponte che ha reso superfluo il servizio esistente. La Commissione ritiene che queste siano modifiche tecniche finalizzate ad adeguare l'offerta del servizio pubblico alle necessità della popolazione. Tali adeguamenti non hanno modificato le finalità generali del regime. Gli obblighi di servizio pubblico sono definiti come un insieme e limitati adeguamenti tecnici delle rotte servite non modificano in modo rilevante l'essenza del regime.

(249) Per le ragioni summenzionate, la Commissione ha concluso nel corso della propria indagine che il regime di aiuto riguardante la CalMac costituisce un aiuto esistente⁽⁴⁵⁾ e ha avviato la procedura di cooperazione prevista dall'articolo 17 del regolamento di procedura parallelamente al procedimento d'indagine formale. Essa ha informato lo Stato membro di tale conclusione e ha espresso l'opinione preliminare che alcuni aspetti del regime non fossero più compatibili con il mercato comune. Alle autorità dello Stato membro è stata data la possibilità di presentare le proprie osservazioni su tale opinione preliminare.

⁽⁴⁵⁾ Per un ragionamento analogo, cfr. decisione della Commissione del 28 gennaio 2009 nel caso E 4/2007 — Francia — *Différenciation des «redevances par passager» sur certains aéroports français*, in particolare al punto 4.

(250) Dal momento che il regime di aiuto di Stato a favore della CalMac è un aiuto esistente, la sua compatibilità deve di conseguenza essere valutata esclusivamente in riferimento alla situazione del presente⁽⁴⁶⁾ e la Commissione non è tenuta a valutare la compatibilità degli aiuti concessi alla CalMac in passato.

5.2.3. NORTHLINK

(251) È evidente che i pagamenti erogati alla NorthLink 1 ai sensi del contratto di servizio pubblico per la gestione delle rotte verso le isole settentrionali nel periodo 2002-2006 e ai sensi della NdE costituiscono un nuovo aiuto dal momento che la NorthLink 1 non svolgeva alcuna attività di servizio pubblico su tali rotte prima del 2002.

(252) Analogamente i pagamenti erogati alla NorthLink 2 costituiscono un nuovo aiuto, indipendentemente dalla questione se NorthLink 1 e NorthLink 2 debbano essere considerate beneficiari separati o se la NorthLink 2 debba essere considerata una mera continuazione della NorthLink 1.

(253) Pertanto tutte le somme erogate dal 2002 a NorthLink 1 e NorthLink 2 vanno considerate come un nuovo aiuto.

(254) La compatibilità del regime con il mercato comune deve dunque essere valutata in riferimento al periodo successivo al 2002.

5.3. COMPATIBILITÀ

5.3.1. APPLICABILITÀ DELL'ARTICOLO 86, PARAGRAFO 2, DEL TRATTATO

(255) L'articolo 86, paragrafo 2, del trattato è la base giuridica di valutazione dell'aiuto concesso a CalMac, NorthLink 1 e NorthLink 2.

(256) Ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato occorre valutare se:

— i servizi di traghetto scozzesi costituiscano un SIEG e siano chiaramente definiti tali dalle autorità del Regno Unito (definizione)⁽⁴⁷⁾,

— CalMac, NorthLink 1 e NorthLink 2 siano esplicitamente incaricate dallo Stato membro di fornire tale servizio e siano soggette a supervisione dell'adempimento della loro missione (incarico e supervisione),

⁽⁴⁶⁾ Si intende la situazione sorta a decorrere dalla data di entrata in vigore del contratto di servizio pubblico del 2007 con la CalMac, eccezione fatta per la rotta Gourock-Dunoon, per cui la situazione rilevante risale all'inizio del servizio.

⁽⁴⁷⁾ Inoltre il contratto di servizio pubblico deve essere stipulato in maniera non discriminatoria, conformemente al regolamento sul cabotaggio marittimo.

— il finanziamento sia proporzionato ai costi netti di fornitura del servizio pubblico, tenendo anche conto di altri introiti diretti o indiretti derivanti dal servizio pubblico, e non implichi inutili distorsioni di concorrenza o effetti sul mercato (proporzionalità).

5.3.2. APPLICABILITÀ DELLA DISCIPLINA QUADRO SUI SIEG ⁽⁴⁸⁾/DECISIONE RELATIVA AI SIEG ⁽⁴⁹⁾

- (257) A decorrere dalla sua entrata in vigore, la decisione relativa ai SIEG esenta in talune circostanze la compensazione pubblica per l'esecuzione di SIEG dall'obbligo di notifica. La disciplina quadro sui SIEG stabilisce le condizioni per la compatibilità delle misure soggette a obbligo di notifica a decorrere dalla sua entrata in vigore.
- (258) La disciplina quadro sui SIEG esclude esplicitamente il settore dei trasporti al punto 3 e pertanto non è applicabile al caso in esame. Tuttavia i principi interpretativi ivi formulati possono essere utili per stabilire la compatibilità delle misure in esame, dato l'ambito generale di applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato ⁽⁵⁰⁾.
- (259) La decisione relativa ai SIEG non esclude il trasporto aereo e marittimo. Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale è stata sollevata la questione della possibile applicazione della decisione relativa ai SIEG e la Commissione ha espresso la posizione preliminare che essa non sembrasse applicabile al caso in esame.
- (260) Nell'articolo 2 della decisione relativa ai SIEG vi sono due deroghe all'obbligo di notifica che potrebbero essere rilevanti nel caso in esame:
- «a) compensazioni di obblighi di servizio pubblico di importo annuo inferiore a 30 milioni di EUR, concesse ad imprese con un fatturato totale annuo medio, al lordo delle imposte, inferiore a 100 milioni di EUR nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del servizio d'interesse economico generale»;
- «c) compensazioni di obblighi di servizio pubblico concesse ai collegamenti aerei o marittimi verso le isole e con traffico annuale medio non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del servizio d'interesse economico generale».
- (261) Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale è stata sollevata la questione di quale entità dovesse essere considerata per l'applicazione della succitata con-

dizione a) (CalMac, NorthLink 1 e NorthLink 2 separatamente o insieme).

- (262) La Commissione osserva che sia la CalMac sia la NorthLink 2 stanno attualmente ricevendo ciascuna più di 30 milioni di EUR annui a titolo di compensazione per la gestione delle rispettive rotte marittime ⁽⁵¹⁾. Pertanto la condizione a) non è soddisfatta.
- (263) Per quanto riguarda la NorthLink 2, gli ultimi dati disponibili indicano per le due rotte servite un traffico di 301 000 EUR nel 2004/2005. Per la CalMac le cifre sono molto più alte. Pertanto neanche la condizione c) è soddisfatta.
- (264) In conclusione, la Commissione conferma la sua valutazione preliminare che la Decisione relativa ai SIEG non è applicabile al caso in esame.

5.3.3. AIUTO ESISTENTE CONCESSO ALLA CALMAC

5.3.3.1. *Definizione*

a) **Ebridi e Clyde (esclusa rotta Gourock-Dunoon)**

- (265) Come menzionato in precedenza (cfr. considerando 225 più sopra), soltanto la situazione attuale è rilevante per la valutazione della compatibilità dell'aiuto concesso alla CalMac, dato che si tratta di un aiuto esistente. Pertanto devono essere valutate esclusivamente le disposizioni del contratto di servizio pubblico del 2007 in riferimento a tutte le rotte tranne la Gourock-Dunoon, non contemplata da questo contratto. Conformemente alla procedura di cooperazione prevista dall'articolo 88, paragrafo 1, del trattato, la Commissione ha ottenuto dal Regno Unito tutte le informazioni necessarie per il riesame del regime di aiuti esistente.
- (266) La valutazione appena effettuata riguardo all'adempimento del criterio Altmark 1 si applica anche in questo caso. Il contratto di servizio pubblico del 2007, stipulato in seguito a una procedura d'appalto pubblico aperta e trasparente, è conforme all'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo che stabilisce le specifiche che dovrebbero rientrare nella definizione, vale a dire: porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi.

⁽⁴⁸⁾ Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4).

⁽⁴⁹⁾ Cfr. considerando 119.

⁽⁵⁰⁾ A tale proposito, le norme in materia di aiuti di Stato nel settore del trasporto aereo fanno già specifico riferimento ai principi della disciplina quadro sui SIEG (cfr. punto 67 e nota 2 della comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2005 «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali») (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).

⁽⁵¹⁾ La compensazione erogata a CalMac e NorthLink 2 per l'esercizio finanziario 2007/2008 era rispettivamente di 45,3 e 30 milioni di GBP (cfr. tabelle 1 e 4 più sopra).

(267) Il contratto di servizio pubblico stabilisce che gli obblighi imposti all'operatore non devono impedirgli di utilizzare le navi per eventuali altri scopi, a condizione che l'obbligo di erogare il SIEG sia e continui a essere adempiuto. In pratica questo consente all'operatore, ad esempio, di trasportare veicoli commerciali, un'attività che non rientra nei suoi compiti di servizio pubblico. Tale condizione non costituisce in alcun modo un palese errore nella definizione di SIEG attribuita alla CalMac, dal momento che si riferisce ad attività esterne all'ambito di applicazione della definizione di SIEG che possono essere svolte dalla CalMac in termini commerciali (senza sovvenzionamenti statali).

b) Gourock-Dunoon

(268) Poiché la rotta Gourock-Dunoon era esclusa dal contratto di servizio pubblico del 2007, la base legale per la compensazione relativa a questa rotta continua ad essere il Highlands and Islands Shipping Services Act del 1960 modificato dal punto 70 del Transport (Scotland) Act del 2001 e dal punto 45 del Transport (Scotland) Act del 2005.

(269) Gli obblighi di servizio pubblico per tale rotta, con la relativa compensazione, sono riferiti al solo trasporto di passeggeri, con l'esclusione dei veicoli commerciali. Tuttavia la CalMac è libera di fornire servizi di trasporto di veicoli commerciali in termini puramente commerciali.

(270) La definizione degli obblighi di servizio pubblico non è in linea con l'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo. Infatti le caratteristiche di base del servizio pubblico come porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi, non sono formalmente definite in un atto giuridico.

(271) Alcune parti interessate hanno sostenuto che la definizione degli obblighi di servizio pubblico sulla rotta Gourock-Dunoon costituisca un palese errore con riferimento a un servizio concorrente. Vi è infatti un'altra compagnia, la Western Ferries, che fornisce servizi di trasporto (passeggeri, veicoli e merci) su una rotta simile servendo all'incirca le stesse località, benché con punti di partenza e arrivo diversi. La McGill's Buses (un operatore locale di autobus) ha introdotto un servizio di collegamento bus con partenza dal centro di Dunoon che trasporta passeggeri a piedi direttamente a bordo del servizio della Western Ferries e li fa poi scendere nel centro di Glasgow passando per Gourock.

(272) Il Regno Unito ha fornito informazioni credibili sull'adeguatezza di un SIEG di trasporto passeggeri su tale rotta. Se da una parte riconosce che i bus della McGill's e la Western Ferries forniscano sì un servizio «diretto» per i passeggeri a piedi su un numero molto limitato di tragitti, le loro caratteristiche in termini di frequenza, convenienza, tempo di viaggio, integrazione dei trasporti, affidabilità e accessibilità per i passeggeri indicano che esse non sono sostituibili al servizio fornito dalla CalMac.

Pertanto vi è una chiara giustificazione economica e sociale per il sostegno pubblico a un servizio passeggeri da centro cittadino a centro cittadino.

(273) Il servizio della CalMac offre frequenze più elevate: 18 viaggi di andata e ritorno in tutti i giorni della settimana, rispetto agli 8 viaggi andata e ritorno (in particolare nei periodi di punta) offerti dai bus della McGill's, che peraltro non offre un servizio domenicale. Il tempo complessivo di viaggio è inferiore per il servizio CalMac, specialmente nei periodi non di punta (il servizio della McGill's impiega talvolta tempi di viaggio superiori fino al 50 %). Il servizio della CalMac è anche strettamente integrato con il collegamento ferroviario per Glasgow, a differenza dell'orario della Western Ferries. Il servizio della CalMac è inoltre meno soggetto a ritardi e perturbazioni rispetto al servizio concorrente bus-traghetto-bus (per esempio guasti meccanici ai bus o ritardi causati da ingorghi del traffico o lavori stradali possono alterare l'affidabilità e i tempi di percorrenza del servizio concorrente).

(274) La stessa Western Ferries riconosce che «il futuro di qualsiasi servizio sovvenzionato per Dunoon può essere soltanto la continuazione dell'obbligo di servizio pubblico per soli passeggeri fornito da navi per soli passeggeri». Attualmente la Western Ferries si occupa del 68 % del trasporto passeggeri e dell'86-88 % del traffico commerciale e di autoveicoli. Questo mostra che la CalMac svolge un ruolo significativo nel traffico passeggeri, ma molto meno nel traffico commerciale e degli autoveicoli.

(275) Ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, il ruolo della Commissione deve essere limitato alla verifica di errori palesi nella definizione di SIEG. Benché vi sia un altro servizio concorrente per il traffico passeggeri sulla stessa rotta, quest'altro servizio non è sostituibile al servizio della CalMac e gli elementi distintivi di quest'ultima non danno luogo alla conclusione che vi sia stato un palese errore nella definizione degli obblighi di servizio pubblico.

(276) Una questione collegata, sollevata dalla Western Ferries, è che la CalMac è autorizzata a far viaggiare su questa rotta navi per veicoli e passeggeri, mentre gli obblighi di servizio pubblico coprono esclusivamente il traffico passeggeri. La Western Ferries sostiene che questo dia luogo a sovvenzioni incrociate e a concorrenza sleale e che pertanto gli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere adempiuti sulla base di una nave per soli passeggeri.

(277) Ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE questo non si può considerare un palese errore nella definizione del SIEG. Gli operatori incaricati di obblighi di servizio pubblico possono anche svolgere attività commerciali non sovvenzionate. Laddove svolgano attività commerciali sono tenuti a soddisfare determinati requisiti quali contabilità separata, adeguata ripartizione dei costi comuni e l'assenza di sovvenzioni incrociate tra i due tipi di attività.

(278) A condizione che tali requisiti siano soddisfatti nel caso in esame, la Commissione non può imporre che il SIEG sia fornito mediante una nave per soli passeggeri. Non si può negare che nel caso in esame le attività commerciali e di servizio pubblico siano molto strettamente collegate: le medesime navi forniscono simultaneamente il servizio pubblico e servizi commerciali, condividendo la maggior parte dei costi. Questo indica la necessità di una particolare vigilanza riguardo alla contabilità separata e al meccanismo di ripartizione dei costi⁽⁵²⁾. Tuttavia non rappresenta un palese errore nella definizione del servizio pubblico.

(279) In conclusione, la definizione degli obblighi di servizio pubblico non è in linea con l'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo. Infatti le caratteristiche di base del servizio pubblico come i porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi, non sono formalmente definite in un atto giuridico. Per questo l'attuale definizione del SIEG per la gestione della rotta Gourock-Dunoon costituisce un palese errore.

(280) Tuttavia, in principio è possibile che in futuro si definisca legittimamente un SIEG per il trasporto passeggeri su questa rotta, inclusa la possibilità che il fornitore svolga attività commerciali sulla base di una nave per il trasporto combinato di passeggeri/veicoli. Questo non costituirebbe *in sé* un palese errore, a condizione che le sue caratteristiche siano precisamente definite in un atto giuridico.

(281) Come menzionato in precedenza, il Regno Unito ha informato la Commissione della sua intenzione di bandire una nuova gara d'appalto pubblico aperta, trasparente e non discriminatoria per un contratto di servizio pubblico per soli passeggeri su questa rotta, quale applicazione di una opportuna misura.

(282) Pertanto spetta al Regno Unito garantire che questo appalto pubblico contenga una definizione appropriata degli obblighi di servizio pubblico che sia compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. La Commissione sorveglierà per accertare che l'opportuna misura accettata dal Regno Unito sia applicata in modo corretto.

5.3.3.2. Incarico

a) Ebridi e Clyde (esclusa rotta Gourock-Dunoon)

(283) Appare evidente che la CalMac sia stata esplicitamente incaricata di fornire il servizio pubblico in questione. Il contratto di servizio pubblico del 2007 contiene indicazioni precise sui servizi che la CalMac è tenuta a fornire e su come è consentito modificare il campo di applicazione della missione di servizio pubblico.

⁽⁵²⁾ A tal proposito cfr. anche i considerando da 295 a 298 della presente decisione.

(284) Il contratto di servizio pubblico contiene anche chiare disposizioni relative al controllo dell'adempimento del servizio pubblico, imponendo il regolare invio dalla CalMac al governo scozzese di informazioni dettagliate sulla gestione delle rotte. Vi sono ad esempio degli indicatori di efficienza valutati con regolarità. Se gli standard di efficienza non sono soddisfatti, l'importo della sovvenzione può essere ridotto di conseguenza.

b) Gourock-Dunoon

(285) Nel caso della rotta Gourock-Dunoon, la Commissione ritiene che la CalMac non sia stata opportunamente incaricata della gestione di tale rotta. Infatti, oltre al fatto che il SIEG attualmente non è ben definito, non vi sono chiare disposizioni di legge che stabiliscano le condizioni alle quali la CalMac deve fornire tale SIEG. Inoltre mancano, ad esempio, disposizioni chiare per il calcolo della compensazione o indicatori di efficienza che possano influire sull'importo annuale della sovvenzione. Attualmente, pertanto, l'affidamento di questa rotta alla CalMac non è sufficientemente chiaro e completo.

(286) Spetta alle autorità del Regno Unito assicurare che, nel contesto del nuovo appalto pubblico per un contratto di servizio pubblico per soli passeggeri su questa rotta, gli obblighi di servizio pubblico vengano affidati in modo chiaro all'offerente aggiudicatario.

5.3.3.3. Proporzionalità

a) Ebridi e Clyde (esclusa rotta Gourock-Dunoon)

(287) Dal momento che l'aiuto di Stato finora concesso alla CalMac è considerato un aiuto esistente, la Commissione non ha bisogno di stabilire se vi sia stata una sovracompensozione degli obblighi di servizio pubblico della CalMac nel passato. Pertanto la valutazione deve essere in prospettiva futura. Occorre esclusivamente stabilire se le disposizioni del contratto di servizio pubblico del 2007 forniscano sufficienti garanzie per evitare sovracompensozioni ed eventuali comportamenti lesivi della concorrenza da parte della CalMac.

(288) Come menzionato in precedenza⁽⁵³⁾, la gara d'appalto pubblico è stata condotta in modo aperto e trasparente.

(289) Le disposizioni del contratto di servizio pubblico sono appropriate per evitare sovracompensozioni per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. La compensazione è limitata ai costi di esercizio diminuiti dei ricavi di gestione (incluso un ragionevole margine di utile). Anche i costi ammessi a beneficiare della compensazione sono chiaramente definiti nel contratto di servizio pubblico.

⁽⁵³⁾ Cfr. considerando 178-198 in cui è stabilita la conformità con il criterio Altmark 4. Benché tale condizione non sia soddisfatta, l'appalto è considerato sufficientemente aperto e trasparente, conformemente ai criteri enunciati nel regolamento sul cabotaggio marittimo.

- (290) È presente un meccanismo di clawback per restituire alle autorità scozzesi la maggior parte dell'eventuale compensazione in eccesso. Soltanto una piccola somma non viene restituita. Per esempio se la sovracompensazione ammonta a 1 milione di GBP, solo 275 000 GBP restano alla CalMac. In caso di sovracompensazione di 10 milioni di GBP, alla CalMac restano solo 725 000 GBP. Tale sistema è finalizzato a incentivare la CalMac a ridurre i costi e a essere più efficiente. Queste somme sono molto limitate e conformi alla definizione di «ragionevole margine di utile» stabilita nella disciplina quadro sui SIEG (in particolare al punto 18) ⁽⁵⁴⁾. Sebbene la disciplina quadro sui SIEG non si applichi al caso in esame, la Commissione ritiene che le eventuali somme di compensazione in eccesso che possono essere trattenute dalla CalMac siano molto limitate e proporzionate rispetto agli importi delle compensazioni.
- (291) Inoltre il margine di profitto previsto nel contratto di servizio pubblico fa seguito a una procedura di gara d'appalto, per cui tale margine è stabilito a un livello ragionevole.
- (292) Nel contratto di servizio pubblico è anche presente una clausola che assicura che, qualora il fornitore del servizio pubblico riceva ulteriore sostegno pubblico da altre fonti, la sovvenzione prevista dal contratto sia ridotta di conseguenza.
- (293) In conclusione, il contratto di servizio pubblico contiene sufficienti garanzie contro la sovracompensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (294) Oltre alla questione della sovracompensazione, la Commissione ha anche valutato, alla luce dei reclami ricevuti a tale riguardo, se il contratto di servizio pubblico contenga sufficienti garanzie per evitare comportamenti lesivi della concorrenza da parte della CalMac che potrebbero causare indebite distorsioni della concorrenza. Questo si verificerebbe, per esempio, se la CalMac fosse in grado di praticare prezzi nettamente inferiori a quelli della concorrenza, estromettendola in tal modo dal mercato.
- (295) A tal proposito va sottolineato che attualmente su tali rotte non vi è nessuna concorrenza. Il contratto di servizio pubblico stabilisce anche condizioni rigorose sul prezzo dei biglietti, comprendendo una tabella dei prezzi per il 2007/2008 e imponendo la consultazione delle autorità scozzesi in caso di revisione dei prezzi. In particolare, la CalMac lederebbe le disposizioni del contratto di servizio pubblico qualora riducesse i prezzi in modo unilaterale e ingiustificabile per estromettere i concorrenti esistenti dal mercato o per precludere l'ingresso di concorrenti potenziali. Inoltre la CalMac non può chiedere sovvenzioni aggiuntive per eventuali cali degli introiti dovuti a sconti o riduzioni dei prezzi stabiliti nella tabella delle tariffe pubblicate. Anche questo evita possibili comportamenti lesivi della concorrenza.
- (296) Un'altra possibile distorsione del mercato si verificerebbe se il fornitore del servizio pubblico, per iniziativa autonoma, potesse modificare o aumentare significativamente la sua offerta di servizio pubblico, per esempio aggiungendo nuove rotte o aumentando significativamente la frequenza delle partenze. Se la CalMac avesse automaticamente diritto a ulteriori compensazioni per questi servizi aggiunti, ciò potrebbe causare una distorsione di concorrenza ingiustificata oltre quanto potrebbe essere ragionevolmente accettato come contropartita per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (297) Il contratto di servizio pubblico stabilisce esplicitamente l'obbligo di consultazione e approvazione preliminare da parte degli Scottish Ministers prima di apportare qualsiasi modifica sostanziale agli orari e alle frequenze pubblicati o ai servizi concordati.
- (298) Nel contratto di servizio pubblico sono presenti anche specifiche disposizioni che vietano al fornitore del servizio pubblico sovvenzioni incrociate tra le sue attività di servizio pubblico e non di servizio pubblico e che richiedono che tutte le transazioni tra la CalMac e le sue filiali siano effettuate alle condizioni di mercato.
- (299) Quasi tutte le attività della CalMac rientrano nell'ambito del contratto di servizio pubblico. Tuttavia, per garantire la trasparenza, occorre che via sia una contabilità separata tra le sue attività di servizio pubblico e le attività non di servizio pubblico o commerciali, conformemente alle disposizioni della Direttiva sulla trasparenza ⁽⁵⁵⁾.
- (300) Ai sensi del contratto di servizio pubblico, la CalMac deve rendere conto, con cadenza annuale, degli effettivi costi sostenuti per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico. Tale «dichiarazione delle spese effettive» isola le spese relative al servizio pubblico dalle restanti attività della CalMac. In tal modo è garantito che la somma dei fondi pubblici destinati alla CalMac e l'utilizzo di tali fondi siano chiaramente distinti dalle restanti attività della CalMac. Il contratto di servizio pubblico stabilisce esplicitamente la necessità di tenere sistemi di contabilità separati, chiari e trasparenti per il finanziamento e la gestione delle attività di servizio pubblico.

⁽⁵⁴⁾ A titolo di confronto, laddove la sovracompensazione dovesse ammontare a 10 milioni di GBP (uno scenario molto improbabile e senza precedenti), le 725 000 di GBP che la CalMac tratterebbe rappresenterebbero soltanto l'1,7% circa della compensazione annuale erogata alla CalMac nel 2007/2008 e una proporzione molto inferiore dei ricavi totali.

⁽⁵⁵⁾ 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).

- (301) Al fine di garantire che le spese sostenute con le attività di servizio pubblico siano chiaramente distinte dalle spese sostenute con altre attività, è anche necessario istituire un adeguato sistema di ripartizione delle spese che sono comuni ai due tipi di attività.
- (302) Il contratto di servizio pubblico indica nel dettaglio tutti i costi ammessi a beneficiare della compensazione. Oltre alla sovvenzione a copertura del deficit, destinata a coprire tutti i costi d'esercizio legati alla gestione del servizio pubblico (per esempio costi di nolo delle navi CMAL, costi del personale navigante, carburante, diritti portuali, emissione dei biglietti, assicurazioni, ecc.), sono previste maggiorazioni per aumenti imprevisti del costo del carburante e per spese in conto capitale (per esempio acquisto di beni per l'adempimento delle attività di servizio pubblico, lavori portuali allo stesso scopo, ecc.). Tutti i costi compensati dalla sovvenzione a copertura del deficit sono quantificati con precisione nello scenario base e le condizioni di applicazione e determinazione delle potenziali maggiorazioni per il carburante e in conto capitale sono definite con precisione del contratto di servizio pubblico.
- (303) Pertanto il contratto di servizio pubblico è sufficientemente chiaro per quanto riguarda la ripartizione dei costi tra le attività di servizio pubblico e quelle non rientranti nel servizio pubblico.
- (304) Conformemente alla normale prassi adottata in merito ai regimi di aiuto esistenti, la Commissione continuerà a sorvegliare le attività della CalMac e, in particolare, l'adeguata ripartizione dei costi, la prevenzione di sovvenzioni incrociate e la piena trasparenza riguardo alla contabilità separata.
- (305) A tal proposito la Commissione considera positivo che le autorità del Regno Unito intendano consultare pubblicamente le parti interessate ogni qualvolta siano introdotte modificazioni sostanziali negli obblighi di servizio pubblico della CalMac sulle rotte per Ebridi e Clyde. Inoltre a partire dall'anno finanziario 2009-2010 richiederanno alla CalMac di produrre conti profitti e perdite verificati e separati per le attività di servizio pubblico e per le attività commerciali; inoltre intendono includere tali requisiti in tutti i futuri contratti di servizio pubblico per i servizi di traghetto su Ebridi e Clyde.
- b) Gourock-Dunoon**
- (306) La Western Ferries ha sostenuto che un servizio per soli passeggeri basato su una nave per soli passeggeri farebbe risparmiare denaro dei contribuenti riducendo l'ammontare della sovvenzione annuale destinata alla CalMac. Tuttavia l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato non impone che lo Stato membro scelga la maniera economicamente più efficiente per fornire il servizio pubblico.
- (307) Nel caso della rotta Gourock-Dunoon, non vi sono disposizioni chiare miranti a evitare la sovracompensazione, mancano garanzie esplicite contro comportamenti lesivi della concorrenza o contro la sovvenzione incrociata e non vi è obbligo formale di contabilità separata né disposizioni relative alla ripartizione dei costi.
- (308) Pertanto, per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, non vi sono garanzie sufficienti che l'aiuto sia proporzionato agli obblighi di servizio pubblico della CalMac e che quindi siano necessarie misure appropriate per rendere compatibile l'aiuto in futuro.
- (309) Le autorità del Regno Unito hanno accettato, come misura opportuna, di organizzare una procedura di gara pubblica. Nell'ambito del regime di aiuti esistente su questa rotta, la Commissione ritiene che nell'esecuzione della procedura di gara pubblica le autorità del Regno Unito debbano assicurarsi che tale appalto per un contratto di servizio pubblico per soli passeggeri sulla rotta Gourock-Dunoon includa disposizioni chiare per evitare sovracompensazioni e garanzie esplicite contro comportamenti lesivi della concorrenza e contro la sovvenzione incrociata, incluso l'obbligo di consultare pubblicamente le parti interessate riguardo a modifiche sostanziali della missione di servizio pubblico. Inoltre è richiesto anche un obbligo formale di contabilità separata e di adeguate disposizioni relative alla ripartizione dei costi.
- (310) A tal proposito la Commissione considera anche positivo che le autorità del Regno Unito intendano consultare pubblicamente le parti interessate ogni qualvolta siano introdotte modificazioni sostanziali negli obblighi di servizio pubblico della CalMac sulla rotta Gourock-Dunoon. Inoltre a partire dall'anno finanziario 2009-2010 richiederanno alla CalMac di produrre conti profitti e perdite verificati e separati per le attività di servizio pubblico e per le attività commerciali; inoltre intendono includere tali requisiti in tutti i futuri contratti di servizio pubblico per i servizi di traghetto sulla rotta Gourock-Dunoon.
- 5.3.3.4. Conclusione relativa alla parte di aiuto esistente**
- a) Ebridi e Clyde (esclusa rotta Gourock-Dunoon)**
- (311) Il SIEG per la gestione delle rotte su Clyde ed Ebridi, con l'eccezione della rotta Gourock-Dunoon, è ben definito ed è stato correttamente affidato alla CalMac. Vi sono sufficienti garanzie per assicurare che la compensazione concessa alla CalMac sia proporzionata ai suoi obblighi di servizio pubblico. Pertanto l'aiuto di Stato concesso alla CalMac per la gestione di queste rotte è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE.
- b) Gourock-Dunoon**
- (312) Il servizio pubblico per la gestione della rotta Gourock-Dunoon non è definito in maniera sufficientemente accurata e non è stato affidato in maniera sufficientemente precisa e trasparente. Non vi sono sufficienti garanzie per assicurare che la compensazione concessa alla CalMac sia proporzionata ai suoi obblighi di servizio pubblico. Pertanto l'aiuto di Stato concesso alla CalMac per la gestione della rotta Gourock-Dunoon è incompatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE.

- (313) La Commissione constata che le autorità del Regno Unito, ai sensi della procedura di cooperazione prevista per i regimi di aiuto esistenti, hanno accettato come misura opportuna l'indizione di una nuova gara pubblica aperta, trasparente e non discriminatoria per un contratto di servizio pubblico per soli passeggeri su questa rotta sulla base degli orientamenti sopra descritti. In base all'articolo 19 del regolamento di procedura, lo Stato membro è vincolato dalla propria accettazione di applicare l'opportuna misura.
- (314) Per garantire la compatibilità del servizio pubblico per questa rotta con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, l'applicazione deve avvenire in conformità con i seguenti requisiti: l'appalto, con il successivo contratto di servizio pubblico, deve essere indetto entro un periodo di tempo ragionevole; deve contenere una definizione chiara e precisa degli obblighi di servizio pubblico; deve stabilire l'incarico completo e dettagliato del fornitore del servizio pubblico; deve contenere adeguate garanzie per prevenire sovracompensazioni, sovvenzioni incrociate e comportamenti lesivi della concorrenza (compreso l'obbligo di consultare pubblicamente le parti interessate di eventuali modifiche sostanziali alla missione di servizio pubblico) e contenere chiare disposizioni relative a ripartizione dei costi e contabilità separata.
- (315) Per le ragioni appena menzionate si deve concludere, in conformità con l'articolo 18 del regolamento di procedura, che l'aiuto esistente per questa rotta non è più compatibile con il mercato comune. Ai sensi dell'articolo 18 del regolamento di procedura, le opportune misure summenzionate e la loro corretta applicazione dovrebbero assicurare la futura compatibilità dell'aiuto con il diritto comunitario.
- (316) Con lettera del 15 maggio 2009, le autorità del Regno Unito si sono impegnate ad avviare le procedure necessarie per indire una gara d'appalto pubblico per questa rotta entro la fine del 2009, accettando così le opportune misure proposte. Il successivo contratto di servizio pubblico dovrebbe avere inizio entro la fine del giugno 2011.
- (317) A tal proposito la Commissione osserva che le autorità del Regno Unito intendono consultare pubblicamente le parti interessate ogni qualvolta siano introdotte modificazioni sostanziali negli obblighi di servizio pubblico della CalMac sulla rotta Gourock-Dunoon. Inoltre a partire dall'anno finanziario 2009-2010 richiederanno alla CalMac di produrre conti profitti e perdite verificati e separati per le attività di servizio pubblico e per le attività commerciali; inoltre intendono includere tali requisiti in tutti i futuri contratti di servizio pubblico per i servizi di navigazione sulla rotta Gourock-Dunoon.
- (318) In considerazione di quanto esposto sopra e in conformità con l'articolo 19 del regolamento di procedura, la Commissione prende atto dell'accettazione delle opportune misure da parte delle autorità del Regno Unito e ritiene che, assoggettato alla corretta applicazione delle opportune misure sopra descritte, il regime sarà conforme all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. Pertanto la compatibilità del regime con il trattato CE è soggetta al controllo della Commissione che le opportune misure accettate dalle autorità del Regno Unito siano accuratamente e correttamente applicate dallo Stato membro.
- (319) La Commissione sorveglierà attentamente l'attuazione delle opportune misure sopra descritte e richiede alle autorità del Regno Unito di informarla regolarmente di tutte le azioni intraprese nel corso del processo di attuazione.
- (320) La Commissione conserva il diritto di sottoporre costantemente a verifica il regime di aiuti esistente ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, del trattato CE e di proporre ulteriori opportune misure rese necessarie dal progressivo sviluppo o dal funzionamento del mercato comune.
- #### 5.3.4. NORTHLINK
- ##### 5.3.4.1. *Definizione*
- a) **NorthLink 1 (2002-2006)**
- (321) Come menzionato in precedenza (cfr. punto 5.2.3 sopra), l'aiuto concesso a NorthLink 1 e NorthLink 2 costituisce un nuovo aiuto. Pertanto, oltre a valutare la situazione attuale, la Commissione è anche tenuta a valutare la compatibilità della misura a partire dalla stipula del primo contratto di servizio pubblico con la NorthLink 1.
- (322) Le disposizioni pertinenti per stabilire se i compiti di servizio pubblico della NorthLink 1 fossero definiti in modo adeguato sono contenute nell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo, che stabilisce le specifiche che dovrebbero far parte della definizione, vale a dire: porti da servire, regolarità, continuità, frequenza, capacità di fornire il servizio, tariffe da praticare ed equipaggio delle navi.
- (323) È sufficientemente accertato che il contratto di servizio pubblico relativo al periodo 2002-2006 soddisfi tale criterio definendo in dettaglio tutti questi parametri. Il bando di gara specificava, in particolare: la configurazione delle rotte e il numero minimo di viaggi, il requisito di una capienza idonea al trasporto di merci (sebbene non soggetto a sovvenzione) e bestiame, i requisiti minimi di capienza (almeno uguali a quelli già offerti dalla P&O Ferries) e le tariffe iniziali, che non dovevano superare in modo significativo quelle praticate dalla P&O Ferries.

- (324) Questo contratto di servizio pubblico aveva anche una durata ragionevole (meno di sei anni), conforme all'interpretazione della Commissione del regolamento sul cabotaggio marittimo.
- (325) La NdE, stipulata nel 2004 in seguito alle difficoltà finanziarie della NorthLink 1 nel 2003, prevedeva essenzialmente finanziamenti aggiuntivi a copertura del deficit e non modificava significativamente la definizione degli obblighi di servizio pubblico già esistenti.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (326) Come già indicato nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, la Commissione ritiene che i compiti di servizio pubblico affidati alla NorthLink 2 corrispondano a un legittimo SIEG.
- (327) Analogamente al contratto di servizio pubblico con la NorthLink 1, è evidente che anche il secondo contratto di servizio pubblico con la NorthLink 2 definisca chiaramente tutti i parametri degli obblighi di servizio pubblico come previsto dall'articolo 4 del regolamento di cabotaggio marittimo. Il bando di gara specificava, in particolare: la configurazione delle rotte e il numero minimo di viaggi, il requisito di una capienza idonea al trasporto merci ro-ro (all'epoca un parametro anche soggetto a sovvenzione) e bestiame, i requisiti minimi di capienza (almeno pari a quelli già offerti dalla NorthLink 1) e le tariffe iniziali, che non dovevano superare in modo significativo quelle praticate dalla NorthLink 1.
- (328) Analogamente al contratto di servizio pubblico con la NorthLink 1, anche questo contratto di servizio pubblico ha una durata ragionevole (sei anni) come previsto dall'articolo 4 del regolamento di cabotaggio marittimo.

5.3.4.2. Incarico

a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (329) Appare chiaro che la NorthLink 1 è stata esplicitamente incaricata di fornire il servizio pubblico in questione nel periodo 2002-2006. Il contratto di servizio pubblico conteneva indicazioni precise sui servizi che la NorthLink 1 era tenuta a fornire e su come fosse possibile modificare il campo d'applicazione della missione di servizio pubblico.
- (330) Il Transport Group del governo scozzese ha sorvegliato le prestazioni della NorthLink 1 rispetto alle condizioni del contratto originario e di quello rivisto. La NorthLink 1 ha presentato a tale organismo regolari relazioni sulle prestazioni.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (331) Come nel caso della NorthLink 1, appare chiaro che la NorthLink 1 è stata esplicitamente incaricata di fornire il servizio pubblico in questione nel periodo 2006-2012. Il

contratto di servizio pubblico contiene indicazioni precise sui servizi che la NorthLink 2 è tenuta a fornire e su come sia possibile modificare il campo d'applicazione della missione di servizio pubblico.

- (332) Il contratto di servizio pubblico contiene chiare disposizioni relative al controllo dell'adempimento del servizio pubblico, imponendo il regolare invio dalla NorthLink 2 al governo scozzese di informazioni dettagliate sulla gestione. Vi sono ad esempio degli indicatori di efficienza valutati con regolarità. Se gli standard di efficienza non sono soddisfatti, l'importo della sovvenzione può essere ridotto di conseguenza.

5.3.4.3. Proporzionalità

a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (333) A differenza delle sovvenzioni concesse alla CalMac, che costituiscono un aiuto esistente (cfr. punto 5.2.2 sopra), l'aiuto concesso a NorthLink 1 e NorthLink 2 costituisce un nuovo aiuto. Pertanto non è sufficiente che la Commissione verifichi se le disposizioni del contratto di servizio pubblico (relative al periodo 2006-2012) forniscano sufficienti garanzie per evitare sovracompenzazioni e possibili comportamenti lesivi della concorrenza da parte del fornitore del servizio pubblico. È anche necessario verificare se vi siano state sovracompenzazioni degli obblighi di servizio pubblico della NorthLink a decorrere dal 2002 e se il fornitore del servizio pubblico abbia assunto qualsiasi tipo di comportamento lesivo della concorrenza tale da avere aumentato il costo di adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico al punto da non essere proporzionato agli scopi perseguiti dai contratti di servizio pubblico.
- (334) Occorre tuttavia sottolineare che la valutazione della compatibilità è limitata alla verifica di eventuali sovracompenzazioni e di possibili comportamenti lesivi della concorrenza e che non riguarda la questione dell'efficienza economica o della minimizzazione dei costi, a differenza della valutazione dell'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi della condizione Altmark 4. Nel valutare la compatibilità con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, non è compito della Commissione verificare se il servizio pubblico potesse essere fornito in modo più efficiente.
- (335) Come indicato più sopra nella tabella 3, i risultati netti delle attività di servizio pubblico della NorthLink 1 erano positivi in alcuni anni (2003/2004 e 2005/2006) e negativi in altri (2002/2003 e 2004/2005). Il risultato complessivo delle attività di servizio pubblico della NorthLink 1 per il periodo della sua gestione delle rotte per le isole settentrionali (2002-2006) era positivo per un ammontare di 0,9 milioni di GBP. Tale somma corrisponde a un finanziamento pubblico annuo in eccesso di 0,2 milioni di GBP.

- (336) Occorre in primo luogo osservare che i dati forniti dalle autorità del Regno Unito provengono da una procedura di contabilità analitica eseguita sulla base della contabilità tenuta per legge. Tali dati sono stati convalidati da parte di un revisore esterno indipendente relativamente a metodologia, dettagli della contabilità e contenuto delle dichiarazioni. Non sono state riscontrate differenze significative tra le somme riportate e i sottostanti libri e registri contabili della NorthLink 1. I dati sono stati calcolati in modo adeguato e sono credibili⁽⁵⁶⁾.
- (337) Il finanziamento pubblico annuo in eccesso di 0,2 milioni di GBP è molto limitato se paragonato alla compensazione pubblica media annua concessa alla NorthLink 1, vale a dire circa 23,2 milioni di GBP⁽⁵⁷⁾, di cui rappresentano soltanto lo 0,9 % circa.
- (338) La Commissione accetta il principio che la compensazione erogata alle imprese incaricate di un SIEG «non può eccedere quanto necessario per coprire i costi determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi, nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi»⁽⁵⁸⁾. Il margine di utile ragionevole si definisce come «un tasso di remunerazione del capitale proprio, che deve tenere conto del rischio o dell'assenza di rischio per l'impresa grazie all'intervento dello Stato [...]». Nel caso in esame, il margine di utile medio annuo dello 0,6 % circa dei ricavi del servizio pubblico⁽⁵⁹⁾ è molto limitato e può essere accettato come ragionevole in considerazione dei rischi corsi dalla NorthLink 1 nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico. Occorre in particolare notare che tali profitti molto limitati della NorthLink 1 hanno fatto seguito a una procedura di gara d'appalto per il contratto di servizio pubblico e pertanto dovevano essere tenuti al minimo in funzione delle condizioni di mercato.
- (339) Pertanto la NorthLink 1 non è stata indebitamente sovracompensata per l'adempimento dei suoi compiti di servizio pubblico nel periodo in cui gestiva le rotte per le isole settentrionali.
- (340) Nel primo reclamo della Streamline Shipping del luglio 2004 si affermava che la NorthLink 1 avesse ricevuto almeno 2 milioni di GBP, non rientranti tra le spese rimborsabili relative ai suoi obblighi di servizio pubblico, direttamente per il nolo di una nave merci. Tuttavia, come descritto sopra, questo non implicava una sovracompensazione degli obblighi di servizio pubblico della NorthLink 1.
- (341) Per quanto riguarda eventuali comportamenti lesivi della concorrenza, i dati sui prezzi presentati dalla Streamline Shipping⁽⁶⁰⁾ non mostrano differenze di prezzo significative per il trasporto di merci tra NorthLink 1 e Streamline Shipping. Sulla rotta per le Shetland i prezzi della NorthLink 1 sono superiori a quelli della Streamline Shipping per tutti gli anni. Sulla rotta per le Orkney i prezzi della NorthLink 1 sono inferiori a quelli della Streamline Shipping per tutti gli anni (tra il 5 % e il 13 %), ma questo unico dato non costituisce una prova di comportamento lesivo della concorrenza. Inoltre il paragone è probabilmente indotto in errore dal fatto che le tariffe per il trasporto merci ro-ro e lo-lo non sono direttamente comparabili, come affermato dalle autorità del Regno Unito.
- (342) La Commissione osserva anche che le attività commerciali condotte dalla NorthLink 1 erano redditizie in modo autonomo per ogni anno della gestione della NorthLink 1. Questo significa che i prezzi praticati dalla NorthLink 1 sulle sue attività commerciali erano determinati dal mercato e compatibili con il comportamento mirato alla massimizzazione del profitto dell'investitore in un'economia di mercato.
- (343) Infine nel suo rapporto del dicembre 2005 che analizza la prestazione della NorthLink 1, la Audit Scotland non menziona alcun possibile comportamento lesivo della concorrenza (per esempio sottoquotazione dei prezzi) tra le ragioni delle difficoltà finanziarie della NorthLink 1. Tali difficoltà, piuttosto, sono essenzialmente attribuite a un'aumentata e inaspettata concorrenza da parte di altre imprese.
- (344) In conclusione, la NorthLink 1 non è stata indebitamente sovracompensata per l'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico e non vi sono prove che abbia assunto alcuna forma di comportamento lesivo della concorrenza nel periodo in cui gestiva le rotte per le isole settentrionali. Si giunge alla conclusione che l'aiuto di Stato concesso alla NorthLink 1 era proporzionato rispetto ai suoi obblighi di servizio pubblico.
- b) NorthLink 2 (2006-2012)**
- (345) Per quanto riguarda il contratto di servizio pubblico della NorthLink 2, la Commissione deve verificare, in primo luogo, se finora vi siano state sovracompensazioni degli obblighi di servizio pubblico. Verificherà anche se vi siano stati possibili comportamenti lesivi della concorrenza che abbiano aumentato il costo di adempimento degli obblighi di servizio pubblico in misura non proporzionata agli scopi perseguiti dal contratto di servizio pubblico. In secondo luogo la Commissione deve verificare se le attuali disposizioni del contratto di servizio pubblico con la NorthLink 2 contengano sufficienti garanzie per assicurare la proporzionalità dell'aiuto.
- (346) Come mostrato nella tabella 5, i risultati netti delle attività di servizio pubblico della NorthLink 2 erano positivi nei primi due anni di gestione (2006/2007 e 2007/2008). Il risultato complessivo delle attività della NorthLink 2 è finora positivo per un ammontare di 2,4 milioni di GBP. Tale somma corrisponde a un finanziamento pubblico annuo in eccesso di 1,2 milioni di GBP.

⁽⁵⁶⁾ Per quanto riguarda l'ammissibilità di un metodo di «proiezione retroattiva», cfr. sentenza pronunciata dal Tribunale di primo grado il 7 giugno 2006, causa T-613/97, *UFEX e a./Commissione* (in particolare i punti 128-147).

⁽⁵⁷⁾ Durante i circa 4 anni di gestione, alla NorthLink 1 è stato concesso un totale di 92,6 milioni di GBP.

⁽⁵⁸⁾ Cfr. punto 14 della disciplina quadro sui SIEG.

⁽⁵⁹⁾ I ricavi annui medi delle attività di servizio pubblico della NorthLink 1 ammontavano a 32,4 milioni di GBP (cfr. tabella 3 più sopra).

⁽⁶⁰⁾ Cfr. tabella 6.

- (347) Come menzionato in precedenza nel caso della NorthLink 1, occorre in primo luogo osservare che i dati forniti dalle autorità del Regno Unito provengono da una procedura di contabilità analitica eseguita sulla base della contabilità tenuta per legge. Tali dati sono stati convalidati da parte di un revisore esterno indipendente relativamente a metodologia, dettagli della contabilità e contenuto delle dichiarazioni. Non sono state riscontrate differenze significative tra le somme riportate e i sottostanti libri e registri contabili della NorthLink 2. La Commissione ritiene che tali dati siano stati calcolati in modo adeguato e che siano credibili ⁽⁶¹⁾.
- (348) Il finanziamento pubblico annuo in eccesso di 1,2 milioni di GBP è molto limitato se paragonato alla compensazione pubblica media annua concessa alla NorthLink 2, vale a dire 26,6 milioni di GBP ⁽⁶²⁾, di cui rappresenta soltanto lo 4,5 % circa.
- (349) Come menzionato in precedenza, la Commissione ha accettato il principio di un ragionevole margine di utile per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Nel caso in esame, il margine di utile medio annuo dello 2,4 % circa dei ricavi del servizio pubblico ⁽⁶³⁾ è limitato e può essere accettato come ragionevole in considerazione dei rischi corsi dalla NorthLink 1 nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico. Occorre in particolare notare che tali profitti limitati della NorthLink 2 hanno fatto seguito a una procedura di gara d'appalto per il contratto di servizio pubblico e pertanto dovevano essere tenuti al minimo in funzione delle condizioni di mercato.
- (350) Pertanto la Commissione ritiene che finora la NorthLink 2 non sia stata indebitamente sovracompensata per l'adempimento dei suoi compiti di servizio pubblico nel periodo, ancora in corso, di gestione delle rotte per le isole settentrionali.
- (351) Per quanto riguarda possibili comportamenti lesivi della concorrenza da parte della NorthLink 2, la Streamline Shipping ha affermato che i tagli delle tariffe merci del 25 % per le Shetland e del 19 % per le Orkney, annunciati all'inizio del terzo contratto di servizio pubblico nel luglio 2006, penalizzassero indebitamente la Streamline Shipping e fossero possibili esclusivamente in virtù dell'aumento della sovvenzione alla NorthLink 2 rispetto alla NorthLink 1.
- (352) Come menzionato in precedenza, la NorthLink 2 non conduce attività che non rientrino nell'ambito di applicazione del contratto di servizio pubblico. In particolare, a differenza del contratto di servizi pubblico con la NorthLink 1, il contratto tra le autorità scozzesi e la NorthLink 2 comprendeva anche il trasporto merci tra le attività di servizio pubblico. Tale riduzione delle tariffe per il trasporto merci è stata imposta dalle autorità scozzesi come parte delle condizioni dell'appalto. Pertanto tale informazione era pubblica e gli offerenti dovevano tenerne conto durante la formulazione delle proprie offerte.
- (353) Finora la NorthLink 2 non è stata sovracompensata per i suoi obblighi di servizio pubblico. Inoltre, come mostrato più sopra nella tabella 5, nei due anni di gestione della NorthLink 2 il trasporto di merci è stato redditizio in modo autonomo. Questo significa che i prezzi praticati dalla NorthLink 2 sulle sue attività commerciali erano determinati dal mercato e compatibili con il comportamento mirato alla massimizzazione del profitto dell'investitore in un'economia di mercato.
- (354) Inoltre la Commissione riconosce che le tariffe per il trasporto merci ro-ro e lo-lo possono non essere direttamente comparabili per le ragioni elencate più sopra nel considerando 100.
- (355) A differenza della NorthLink 2, inoltre, la Pentland Ferries non pubblica le proprie tariffe merci, invitando piuttosto i potenziali clienti a contattare i suoi uffici di prenotazione per ricevere un'offerta ed effettuare una prenotazione. Pertanto sarebbe difficile per la NorthLink 2 praticare tariffe deliberatamente e costantemente inferiori a quelle della Pentland Ferries.
- (356) Ancora in riferimento a possibili comportamenti lesivi della concorrenza da parte della NorthLink 2, la Pentland Ferries ha sostenuto che la NorthLink 2 pratici un regime di sconti per i residenti alle isole Orkney denominato «friends and family» («amici e parenti») che sta avendo effetti estremamente negativi sul servizio concorrente offerto dalla Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Come indicato più sopra nella tabella 7, tutte le tariffe base praticate dalla NorthLink 2 per passeggeri e veicoli sono superiori a quelle praticate dalla Pentland Ferries. Non vi è alcuna prova pubblica di possibili sconti praticati dalla Pentland Ferries, ma anche assumendo che essa non offra alcuno sconto, le tariffe della NorthLink 2, incluso il regime di sconti «friends and family», non sono significativamente o costantemente inferiori alle tariffe della Pentland Ferries. Inoltre gli sconti non sono fruibili durante l'alta stagione (luglio e agosto), più trafficata. Inoltre, come puntualizzato dalle autorità del Regno Unito, il regime di sconti rappresenta una proporzione molto ridotta del traffico della NorthLink 2 (1,6 %) e una proporzione anche più ridotta per quanto riguarda i ricavi della NorthLink 2 (0,5 %). I ricavi di vendita dei biglietti ai quali la NorthLink 2 ha rinunciato in conseguenza degli sconti (senza tenere conto del possibile aumento di richiesta generato dagli sconti) sono molto limitati ⁽⁶⁵⁾. Infine la Pentland Ferries non è stata in grado di provare con cifre concrete di essere stata finanziariamente lesa da questo regime di sconti. Di conseguenza la Commissione ritiene che non vi siano basi fondate per denunciare un comportamento lesivo della concorrenza da parte della NorthLink 2 o altre forme di violazione della concorrenza da parte di questo regime di sconti.

⁽⁶¹⁾ Cfr. nota 56.

⁽⁶²⁾ Cfr. tabella 4.

⁽⁶³⁾ I ricavi annui medi delle attività di servizio pubblico della NorthLink 2 ammontavano a 50,5 milioni di GBP (cfr. tabella 5 più sopra).

⁽⁶⁴⁾ Cfr. considerando da 107 a 109.

⁽⁶⁵⁾ Secondo le stime delle autorità del Regno Unito dei ricavi totali di questo regime di sconti (per tutti i passeggeri e autoveicoli idonei a beneficiarne) per il 2008, ammontanti a circa 95 000 GBP, lo sconto del 30 % rappresenterebbe circa 40 700 GBP.

- (358) Una parte interessata ha anche sostenuto che la NorthLink 2 offra possibilità di pernottamento e colazione alle Orkney (quando la nave è ferma durante la notte) come attività commerciale a tariffe sotto costo e che questo stia compromettendo gli albergatori che offrono pernottamento e colazione⁽⁶⁶⁾. Sebbene tale questione non sia stata sollevata nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, non sono state fornite prove concrete a sostegno della tesi che i prezzi richiesti dalla NorthLink 2 per questo servizio siano sotto costo o che tale servizio stia provocando effetti negativi sui ricavi degli operatori che offrono pernottamento e colazione in albergo. A ciò si aggiunge che i prezzi di pernottamento in nave e i costi per fornire tale sistemazione non possono essere direttamente paragonati con sistemazioni alberghiere e coi rispettivi costi. Di conseguenza la Commissione ritiene che non vi siano basi fondate per denunciare un comportamento lesivo della concorrenza da parte della NorthLink 2 o altre forme di violazione della concorrenza da parte di questo servizio. In ogni caso, qualsiasi eventuale distorsione di concorrenza non avrebbe alcun effetto sugli scambi tra gli Stati membri dal momento che tale situazione riguarda esclusivamente le isole Orkney.
- (359) Oltre a stabilire la proporzionalità dell'aiuto fornito in passato, la Commissione deve anche verificare se le disposizioni del contratto di servizio pubblico offrano sufficienti garanzie per prevenire sovracompenzazioni o comportamenti lesivi della concorrenza nel futuro.
- (360) Come menzionato in precedenza⁽⁶⁷⁾, la gara d'appalto pubblico è stata condotta in modo aperto e trasparente.
- (361) Secondo la Commissione, le disposizioni del contratto di servizio pubblico sono appropriate per evitare sovracompenzazioni per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. La compensazione è limitata ai costi di esercizio (incluso un ragionevole margine di utile) diminuiti dei ricavi di gestione. Anche i costi ammessi a beneficiare della compensazione sono chiaramente definiti nel contratto di servizio pubblico.
- (362) È presente un meccanismo di clawback per restituire alle autorità scozzesi la maggior parte dell'eventuale compensazione in eccesso. Soltanto una piccola somma non viene restituita. Per esempio, se la sovracompenzazione ammonta a 1 milione di GBP, solo 275 000 GBP restano alla NorthLink 2. In caso di sovracompenzazione di 10 milioni di GBP, alla NorthLink 2 restano solo 725 000 GBP. Tale sistema è finalizzato a incentivare la NorthLink 2 a ridurre i costi e a essere più efficiente. Queste somme sono molto limitate e conformi alla definizione di «ragionevole margine di utile» stabilita nella disciplina quadro sui SIEG (in particolare al punto 18)⁽⁶⁸⁾. Sebbene la disciplina quadro sui SIEG non si applichi al caso in esame, la Commissione ritiene che le eventuali somme di compensazione in eccesso che possono essere trattate dalla NorthLink 2 siano molto limitate e proporzionate rispetto agli importi delle compensazioni.
- (363) Inoltre il margine di profitto previsto nel contratto di servizio pubblico fa seguito a una procedura di gara d'appalto, per cui tale margine è fissato a un livello ragionevole.
- (364) Nel contratto di servizio pubblico è anche presente una clausola che assicura che, qualora il fornitore del servizio pubblico riceva ulteriore sostegno pubblico da altre fonti, la sovvenzione sia ridotta di conseguenza.
- (365) In conclusione, il contratto di servizio pubblico contiene sufficienti garanzie contro la sovracompenzazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (366) Oltre alla questione della sovracompenzazione, la Commissione deve anche verificare se il contratto di servizio pubblico offra sufficienti garanzie per prevenire comportamenti lesivi della concorrenza da parte della NorthLink 2 che potrebbero causare indebite distorsioni di concorrenza. Questo si verificherebbe, per esempio, se la NorthLink 2 fosse in grado di praticare prezzi nettamente inferiori a quelli della concorrenza, estromettendola in tal modo dal mercato.
- (367) Il contratto di servizio pubblico stabilisce condizioni rigorose sul prezzo dei biglietti, imponendo la consultazione delle autorità scozzesi laddove i prezzi siano rivisti. In particolare, la NorthLink 2 lederebbe le disposizioni del contratto di servizio pubblico se riducesse i prezzi in modo unilaterale e ingiustificabile per estromettere i concorrenti esistenti dal mercato o per precludere l'ingresso di concorrenti potenziali. Inoltre la NorthLink 2 non può chiedere sovvenzioni aggiuntive per eventuali cali degli introiti dovuti a sconti o riduzioni dei prezzi stabiliti nella tabella delle tariffe pubblicate. Anche questo evita possibili comportamenti lesivi della concorrenza.
- (368) Un'altra possibilità di distorsione del mercato si verificherebbe se il fornitore del servizio pubblico, per iniziativa autonoma, modificasse o accrescesse significativamente la sua offerta di servizio pubblico, per esempio aggiungendo nuove rotte o aumentando significativamente la frequenza delle partenze. Se la NorthLink 2 avesse automaticamente diritto a ulteriori compensazioni per questi servizi aggiunti, questo potrebbe causare una distorsione di concorrenza ingiustificata oltre quanto potrebbe essere ragionevolmente accettato come contropartita per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

⁽⁶⁶⁾ Cfr. considerando 111 più sopra

⁽⁶⁷⁾ Cfr. sezione che stabilisce la conformità con la condizione Altmark 4 (considerando 220-224).

⁽⁶⁸⁾ A titolo di confronto, laddove la sovracompenzazione dovesse ammontare a 10 milioni di GBP (uno scenario molto improbabile e senza precedenti), le 725 000 GBP che la NorthLink 2 tratterebbe rappresenterebbero soltanto il 2,5 % circa della compensazione annuale erogata alla NorthLink 2 nel 2007/2008 e una proporzione molto inferiore dei ricavi totali.

- (369) Il contratto di servizio pubblico stabilisce esplicitamente l'obbligo di consultazione e approvazione preliminare da parte degli Scottish Ministers prima di apportare qualsiasi modifica sostanziale agli orari e alle frequenze pubblicati o ai servizi concordati.
- (370) Nel contratto di servizio pubblico vi sono anche specifiche disposizioni che vietano all'operatore sovvenzioni incrociate tra le sue attività di servizio pubblico e non di servizio pubblico e che richiedono che tutte le transazioni tra la NorthLink 2 e le sue filiali siano effettuate alle condizioni di mercato.
- (371) Quasi tutte le attività della NorthLink 2 rientrano nell'ambito del contratto di servizio pubblico. Tuttavia, per garantire la trasparenza, occorre che via sia una contabilità separata tra le sue attività di servizio pubblico e le potenziali attività non di servizio pubblico o commerciali, conformemente alle disposizioni della Direttiva sulla trasparenza.
- (372) In base al contratto di servizio pubblico, la NorthLink 2 deve rendere conto, con cadenza annuale, dei costi effettivi sostenuti per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico. Tale «dichiarazione delle spese effettive» isola le spese relative al servizio pubblico dalle restanti attività della NorthLink 2. In tal modo è garantito che la somma dei fondi pubblici destinati alla NorthLink 2 e l'utilizzo di tali fondi siano chiaramente distinti dalle restanti attività della NorthLink 2. Il contratto di servizio pubblico stabilisce esplicitamente la necessità di tenere sistemi di contabilità separati, chiari e trasparenti per il finanziamento e la gestione delle attività di servizio pubblico.
- (373) Al fine di garantire che le spese sostenute con le attività di servizio pubblico siano chiaramente distinte dalle spese sostenute con altre attività, è anche necessario istituire un adeguato sistema di ripartizione delle spese che sono comuni ai due tipi di attività.
- (374) Il contratto di servizio pubblico indica nel dettaglio tutti i costi idonei a beneficiare della compensazione. Oltre alla sovvenzione a copertura del deficit, destinata a coprire tutti i costi d'esercizio legati alla gestione del servizio pubblico (per esempio costi del personale navigante, carburante, diritti portuali, emissione dei biglietti, assicurazioni, ecc.), sono previste maggiorazioni per aumenti imprevisti del costo del carburante e per spese in conto capitale legate all'acquisto di beni per la fornitura dei servizi concordati. Tutti i costi compensati dalla sovvenzione a copertura del deficit sono quantificati con precisione nello scenario base e le condizioni di applicazione e determinazione delle potenziali maggiorazioni per il carburante e in conto capitale sono definiti con precisione del contratto di servizio pubblico.
- (375) Pertanto il contratto di servizio pubblico è sufficientemente chiaro per quanto riguarda la ripartizione dei costi tra le attività di servizio pubblico e quelle non rientranti nel servizio pubblico.
- (376) A tal proposito la Commissione considera positivo che le autorità del Regno Unito intendano consultare pubblicamente le parti interessate ogni qualvolta siano introdotte modificazioni sostanziali negli obblighi di servizio pubblico della NorthLink 2 sulle rotte per le isole settentrionali. Inoltre a partire dall'anno finanziario 2009-2010 richiederanno alla NorthLink 2 di produrre conti profitti e perdite verificati e separati per le attività di servizio pubblico e per le attività commerciali; inoltre intendono includere tali requisiti in tutti i futuri contratti di servizio pubblico per i servizi di traghetto per le isole settentrionali.

5.3.4.4. *Conclusion*

a) **NorthLink 1 (2002-2006)**

- (377) Gli obblighi di servizio pubblico imposti alla NorthLink 1 sono stati definiti correttamente e affidati adeguatamente. L'aiuto di Stato concesso alla NorthLink 1 durante il periodo 2002-2006 non ha sovracompensato la compagnia per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico di cui era incaricata. Inoltre non vi sono sufficienti prove di comportamenti lesivi della concorrenza che possano avere artificialmente aumentato i costi del servizio pubblico, causando in tal modo una indebita distorsione di concorrenza.
- (378) Pertanto l'aiuto di Stato concesso alla NorthLink 1 per il periodo 2002-2006 è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

b) **NorthLink 2 (2006-2012)**

- (379) Finora l'aiuto di Stato concesso alla NorthLink 2 non ha sovracompensato la compagnia per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico di cui era incaricata. Inoltre non vi sono sufficienti prove di comportamenti lesivi della concorrenza che possano avere artificialmente aumentato i costi del servizio pubblico, causando in tal modo una indebita distorsione di concorrenza.
- (380) Il SIEG per la gestione delle rotte per le isole settentrionali è ben definito ed è stato correttamente affidato alla NorthLink 2. Vi sono sufficienti garanzie per assicurare che la compensazione concessa alla NorthLink 2 sia proporzionata ai suoi obblighi di servizio pubblico. Pertanto l'aiuto di Stato concesso alla NorthLink 2 per la gestione di queste rotte è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE.

6. CONCLUSIONE

- (381) Per i motivi sopra esposti si conclude che l'aiuto di Stato concesso alla CalMac per la gestione di tutte le rotte per le isole occidentali, con l'eccezione della rotta Gourock-Dunoon, è un aiuto esistente, compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

(382) Per quanto riguarda la rotta Gourock-Dunoon, conformemente all'articolo 19 del regolamento di procedura, la Commissione prende atto dell'accettazione da parte delle autorità del Regno Unito delle opportune misure da essa proposte conformemente all'articolo 18 del regolamento di procedura e ritiene che, assoggettato alla corretta applicazione delle opportune misure sopra descritte, l'aiuto esistente sarà anche compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. Il Regno Unito è tenuto ad avviare le necessarie procedure per bandire una gara pubblica d'appalto per questa rotta entro la fine del 2009. Il successivo contratto di servizio pubblico dovrebbe iniziare entro la fine del giugno 2011. L'applicazione delle opportune misure descritte in precedenza sarà soggetta a stretta sorveglianza da parte della Commissione e il Regno Unito è tenuto a informarla regolarmente di tutte le azioni intraprese nel processo di applicazione stesso.

(383) La Commissione ritiene che l'aiuto di Stato concesso a NorthLink 1 e NorthLink 2 per la gestione delle rotte per le isole settentrionali rispettivamente nei periodi 2002-2006 e 2007-2009 sia compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato esistente concesso alla CalMac Ferries Ltd ai sensi del contratto di servizio pubblico per la fornitura di servizi di traghetto nelle isole scozzesi occidentali (esclusa la rotta Gourock-Dunoon) è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Articolo 2

L'aiuto di Stato esistente concesso alla Cowal Ferries Ltd. per la gestione della rotta Gourock-Dunoon è compatibile con

l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, a condizione che il Regno Unito accetti di applicare le opportune misure in conformità con l'articolo 19 del regolamento (CE) n. 659/1999.

In particolare, il Regno Unito avvia le procedure necessarie per indire una gara pubblica d'appalto relativa alla Gourock-Dunoon entro il 31 dicembre 2009. Il successivo contratto di servizio pubblico deve avere inizio entro il 30 giugno 2011.

Articolo 3

Il Regno Unito informa senza indugio la Commissione delle azioni intraprese per l'esecuzione dei suoi impegni relativi al finanziamento della rotta Gourock-Dunoon.

Articolo 4

L'aiuto di Stato concesso a NorthLink Orkney e Shetland Ferries Ltd. e NorthLink Ferries Ltd. ai sensi dei rispettivi contratti di servizio pubblico per la fornitura di servizi di navigazione nelle isole scozzesi settentrionali è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Articolo 5

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 2009.

Per la Commissione

Antonio TAJANI

Vicepresidente

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

