II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 agosto 1998

sull'aiuto concesso dalla Grecia ad Olympic Airways

[notificata con il numero C(1998) 2423]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/332/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare il primo comma dell'articolo 93, paragrafo 2,

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

dopo aver invitato le parti interessate [1], conformemente agli articoli sopra citati, a presentare le loro osservazioni e tenuto conto di queste ultime,

considerando quanto segue:

I FATTI

I

(1) Il 7 ottobre 1994 la Commissione ha adottato la decisione 94/696/CEE [2] (in prosieguo «la decisione iniziale») in base alla quale l'aiuto concesso e da concedere dalla Grecia a favore di Olympic Airways («OA») è compatibile con il mercato comune e con l'accordo sullo Spazio economico europeo («l'accordo SEE») ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo. L'aiuto comprendeva:

a) garanzie per i prestiti prorogate a favore di OA fino a quel momento a norma dell'articolo 6 della legge greca n. 96/75 del 26 giugno 1975,

b) nuove garanzie per un totale di 378 milioni di USD per prestiti da stipulare anteriormente al 31 dicembre 1997 per l'acquisto di nuovi aeromobili,

c) ripiano della situazione debitoria dell'impresa per 427 miliardi di GRD,

d) capitalizzazione di 64 miliardi di GRD di passività dell'impresa,

e) un conferimento di capitale di 54 miliardi di GRD in tre quote di 19,23 e 12 miliardi di GRD rispettivamente nel 1995, 1996 e 1997.

(2) Gli ultimi quattro dei cinque interventi menzionati rientravano in un piano di ristrutturazione e di ricapitalizzazione di OA che era stato in origine comunicato alla Commissione. Su questa base la Commissione aveva ritenuto che l'aiuto avrebbe agevolato lo sviluppo dell'attività di trasporto aereo in una regione periferica e fram-

[1] GU C 176 del 19.6.1996, pag. 5.
[2] GU L 273 del 25.10.1994, pag. 22.

mentata della Comunità, di cui è una delle parti meno sviluppate.

(3) La compatibilità dell'aiuto è stata tuttavia subordinata alla condizione del rispetto da parte della Grecia di 21 impegni, tra i quali:

a) l'accettazione del fatto che la Commissione aveva facoltà, ove necessario, di far verificare da un consulente indipendente, scelto dalla Commissione congiuntamente con le autorità greche, i principali risultati del piano e l'applicazione delle condizioni [articolo 1, lettera g) della decisione],

b) la presentazione da parte delle autorità greche alla Commissione, con cadenza annuale, almeno quattro settimane prima del versamento di ciascuna quota di aumento di capitale in programma nel gennaio 1996 e nel gennaio 1997, di una relazione sull'attuazione del piano di ristrutturazione della compagnia che la Commissione poteva sottoporre all'analisi di un consulente indipendente [articolo 1, lettera h) della decisione].

II

(4) In applicazione delle disposizioni sopra menzionate, la Grecia ha presentato alla Commissione una relazione sull'attuazione del piano in data 12 dicembre 1995, anteriormente al versamento della seconda quota dell'aumento di capitale di 23 miliardi di GRD in programma per il gennaio 1996. La Commissione, assistita da un consulente indipendente, ha verificato tale relazione ed il rispetto delle condizioni.

(5) Sulla base della verifica della relazione e del rispetto delle condizioni e tenendo conto della posizione espressa dalla Grecia in una lettera del 16 aprile 1996, il 30 aprile 1996 la Commissione ha adottato la decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato nei confronti degli aiuti autorizzati dalla sua decisione iniziale e nei confronti dei nuovi aiuti non notificati che aveva scoperto.

(6) L'avvio del procedimento nei confronti degli aiuti inizialmente autorizzati è stata motivata dalla violazione di vari impegni prescritti dall'articolo 1 della decisione iniziale. Infatti la Commissione ha identificato inadempimenti per quanto riguarda i seguenti impegni:

a) L'impegno di astenersi da interferenze future nella gestione di OA, tranne nei limiti rigorosi del suo ruolo di azionista [articolo 1, lettera b) della decisione iniziale].

La Commissione ha individuato vari casi di interferenze persistenti ed indebite nella gestione della compagnia da parte del governo ellenico:

i) risulta che il governo nomina direttamente i membri del consiglio di amministrazione delle cinque controllate di OA, benché giuridicamente ciò rientri nelle competenze di due rappresentanti del consiglio di amministrazione di OA (in prosieguo contestazione 1);

ii) risulta che i membri del consiglio di amministrazione di OA, che sono tutti designati dallo Stato in quanto unico azionista, tendono ad interferire costantemente e in modo inatteso nella gestione quotidiana della compagnia, in particolare nel settore delle assunzioni di personale. La Commissione ha ritenuto che ciò sia particolarmente comprovato dalle frequenti riunioni del consiglio di amministrazione e dalle frequenti sostituzioni dei suoi membri (in prosieguo contestazione 2);

iii) lo statuto di OA stabilito con legge n. 2271/94 approvata ai fini di dare attuazione al piano di ristrutturazione della compagnia non è paragonabile a quello di un'impresa privata per quanto riguarda la gestione del personale. L'articolo 4, paragrafo 4, della legge citata prevede un'espressa eccezione alle regole dell'esenzione di OA e delle sue controllate dall'applicazione della normativa in materia di imprese pubbliche nella misura in cui esse rimanevano soggette agli articoli da 1 a 24 della legge n. 2190/94. Secondo la Commissione tali disposizioni rappresentavano una procedura di assunzione amministrativa complicata, non idonea per la gestione del personale in una compagnia quale OA e tale deroga sta a comprovare il persistere del controllo dello Stato in un elemento chiave della gestione della compagnia (in prosieguo contestazione 3).

Inoltre l'articolo 4, paragrafo 2, della legge n. 2271/94 stabilisce che la regolamentazione in materia di lavoro dei dipendenti di OA «deve essere approvata con decreto presidenziale su proposta del ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, fatte salve le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 3, della legge n. 2294/94». Non è assodato se tale procedura sia applicabile dopo il 31 gennaio 1995. Il medesimo articolo della legge n. 2271/94 stabilisce anche esplicitamente che gli accordi conclusi nel dicembre 1994 tra OA e rappresentanti del personale di cabina in materia di condizioni di lavoro e qualsiasi futuro accordo sulle medesime materie debbano essere approvati con decreto presidenziale su proposta del ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni. L'articolo 8, paragrafo 3, della legge n. 2224/94, tuttavia, che costituisce la legge ordinaria applicabile alle imprese in Grecia, stabilisce che la normativa in materia di lavoro per i dipendenti di imprese è congiuntamente approvata dalle parti sociali senza alcuna interferenza dello Stato e quindi comunicata al ministero del Lavoro (in prosieguo contestazione 4).

Infine, è incerta l'esatta portata del menzionato articolo 4, paragrafo 4, della legge n. 2271/94 in quanto la legge greca n. 2366/95, adottata posteriormente alla legge n. 2271/94 nel dicembre 1995, sembra istituire regimi specifici per il personale OA, suscitando in tal modo dubbi sul fatto che OA goda giuridicamente della medesima autonomia di una società per azioni nei confronti delle autorità greche (in prosieguo contestazione 5);

iv) la legge n. 2271/94 è di per sé atta ad interferire negli affari dell'impresa nella misura in cui stabilisce le condizioni di pensionamento volontario del personale di OA e le condizioni di lavoro applicate nella compagnia. A decorrere dalla notifica della decisione iniziale alle autorità greche, OA avrebbe dovuto rientrare esclusivamente nel campo di applicazione della legislazione greca ordinaria, integrata, ove del caso, dagli accordi interni della compagnia, in particolare per quanto riguarda il diritto del lavoro e la sicurezza sociale. Tale mancata conformità con la decisione è chiara nel caso delle indennità di cessazione volontaria dell'attività che in applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4, della legge n. 2271/94 sono superiori del 25 % alle indennità, normalmente dovute nonché per una somma che corrisponde alla retribuzione di due mesi (in prosieguo contestazione 6);

v) OA non sembra che abbia ancora completa libertà di definire e di organizzare la sua rete. Olympic Aviation, la controllata nazionale, è tenuta ad operare 6-7 piccole rotte non redditizie tra il territorio metropolitano greco e le isole greche per le quali non sono stati imposti obblighi di servizio pubblico conformemente al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio sull'accesso dei vettori comunitari alle rotte aeree intracomunitarie [1] (in prosieguo contestazione 7);

vi) OA trasporta la stampa greca a tariffe estremamente basse in confronto ai costi sostenuti per tale attività. Benché le autorità greche non impongano formalmente tale obbligo a OA (il cui costo secondo le stime è pari ad 1,5 miliardi di GRD all'anno), la Commissione ha ritenuto che tale situazione anormale non sarebbe stata perpetuata se gli organi di gestione fossero effettivamente autonomi (in prosieguo contestazione 8);

vii) il governo e l'autorità greca competente per l'aviazione civile (YPA) si sono astenuti fino ad ora dal versare il prezzo di biglietti rilasciati da OA per i loro funzionari, agenti e responsabili politici. Le somme in questione ammontano a vari miliardi di GRD. La Commissione ha ritenuto che il mancato pagamento di tali somme indichi una persistente relazione di dipendenza tra lo Stato greco e il suo vettore aereo nazionale (in prosieguo contestazione 9).

b) L'impegno di conferire ad OA lo statuto di una società per azioni a fini fiscali, comparabile a quello di imprese greche soggette alle norme ordinarie, tranne per quanto riguarda la sua esenzione da imposte atte ad incidere sull'operazione di ricapitalizzazione di cui all'articolo 1, lettera c), della decisione iniziale [articolo 1, lettera c), della decisione iniziale].

---

[1] GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

i) L'articolo 1, lettera 1), della legge n. 2271/94 stabilisce che «i profitti degli esercizi 1994, 1995, 1996 e 1997 di OA e di Olympic Aviation SpA sono esenti da qualsiasi forma di imposta o tributo pubblico nella misura in cui sono essenziali per la riorganizzazione della struttura del loro bilancio conformemente al piano di ristrutturazione approvato a condizione che tali profitti siano destinati alla riorganizzazione e ristrutturazione dell'asseto finanziario della società». Tale disposizione è notevolmente più ampia dell'esenzione autorizzata dall'articolo 1, lettera c), della decisione iniziale. Visto che la conversione in capitale di 64 miliardi di GRD di passività della compagnia e le varie iniezioni di capitale per un totale di 54 miliardi di GRD non hanno diretto impatto sul regime fiscale dell'impresa, l'esenzione in questione si applica soltanto all'imposta sui profitti straordinari che derivano per il solo 1994 dal ripiano del debito di OA per un totale di 427 miliardi di GRD. Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che la portata effettiva dell'esenzione di cui all'articolo 1, lettera 1), della legge n. 2271/94 implica che OA non possa essere considerata come una società per azioni con uno statuto sotto il profilo fiscale comparabile a quello di imprese greche soggette alle norme ordinarie per gli esercizi 1995, 1996 e 1997 (in prosieguo contestazione 10).

ii) Quanto sopra vale anche per l'esenzione di cui all'articolo 1, lettera j), della legge n. 2271/94 in forza del quale «OA è esonerata da qualsiasi commissione, imposta o tributo da versare allo Stato o a terzi e libera da qualsiasi onere addizionale» risultante dalla concessione di garanzie a favore dei prestiti prestate dallo Stato ellenico e dal versamento delle quote di capitale (contestazione 9). L'esenzione autorizzata all'articolo 1, lettera c), della decisione iniziale si applica esclusivamente alle imposte e non a tutti gli oneri che possono essere addebitati alla compagnia e riguarda esclusivamente le operazioni di ricapitalizzazione e non la concessione di garanzie da parte dello Stato (in prosieguo contestazione 11).

c) L'impegno di conformare gli accordi tra lo Stato greco e OA alle disposizioni del terzo pacchetto di misure di liberalizzazione [1] entro il 31 dicembre 1994 [articolo 1, lettera d) della decisione].

i) Il decreto presidenziale che sopprime i diritti preferenziali di OA all'esercizio dei servizi nazionali sul territorio metropolitano in Grecia a decorrere dal 31 dicembre 1995 non è ancora entrato in vigore. Secondo la Commissione il mantenimento in vigore della legislazione nazionale in conflitto con il regolamento (CEE) n. 2408/92 costituisce un inadempimento da parte della Grecia che è tenuta a conformarsi all'impegno sopra menzionato (in prosieguo contestazione 12).

ii) Risulta inoltre che lo Stato ellenico non ha ancora soppresso il diritto esclusivo concesso ad OA di operare i voli interni regolari nella penisola greca che non erano in esercizio al 1° gennaio 1993 o che non sono stati posti in esercizio da OA da tale data, in particolare i voli stagionali. La Commissione ritiene che ciò costituisca inadempimento all'impegno sopra menzionato, nonché all'impegno di cui all'articolo 1, lettera u), della decisione iniziale in forza del quale le autorità greche non mantengono, conformemente all'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, concessioni di esclusiva a vantaggio di OA sui voli regolari nazionali sul territorio della penisola greca che non sono stati posti in esercizio anteriormente al 1° gennaio 1993 o che successivamente a tale data non sono stati mantenuti permanentemente in esercizio da OA (in prosieguo contestazione 13).

d) L'impegno di non concedere altri aiuti ad OA sotto qualsiasi forma, conformemente alle norme comunitarie [articolo 1, lettera e) della decisione iniziale].

i) L'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), della legge n. 2271/94 stabilisce: «il costo di acquisto di servizi per le forze armate

[1] Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio sul rilascio di licenze ai vettori aerei, GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1; regolamento (CEE) n. 2408/92 (cfr. nota 3); regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio in materia di tariffe per i servizi aerei, GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

e di servizi forniti nell'anno precedente di cui al paragrafo 2 e le somme di cui al paragrafo 4 ed alla lettera b) del paragrafo 7 del presente articolo sono a carico del bilancio dello Stato in misura pari a 11 miliardi di GRD». Secondo la Commissione tale somma costituisce un aiuto poiché lo Stato assume a proprio diretto carico costi che normalmente dovrebbero essere sostenuti da OA. Tali aiuti incidono sugli scambi tra gli Stati membri e provocano distorsioni della concorrenza, tenuto conto della dimensione internazionale del trasporto aereo e del fatto che i vantaggi sono riservati alla sola OA. Di conseguenza costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE (in prosieguo contestazione 14).

ii) Come sopra indicato, OA è esente da qualsiasi forma di imposta o tributo pubblico per gli anni 1995, 1996 e 1997. È inoltre esente da qualsiasi altra imposta o altra spesa relativa alle garanzie a favore dei prestiti. La Commissione ritiene che tali misure, specifiche ad OA, costituiscano anch'esse aiuti di Stato poiché, come già spiegato in precedenza, non sono assolutamente previste dall'articolo 1, lettera c), della decisione iniziale (in prosieguo contestazione 15).

iii) Infine OA non ha corrisposto i diritti di atterraggio e di stazionamento negli aeroporti greci da quando la decisione iniziale è stata notificata alle autorità greche. Benché la compagnia non sia formalmente esente e tali somme non corrisposte siano contabilizzate come debiti tra le passività della compagnia, l'esenzione per OA del pagamento dei medesimi che deriva dall'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del decreto greco n. DII/35502/15316 del 16 settembre 1994 non è stata formalmente soppressa (in prosieguo contestazione 16).

e) L'impegno ad accettare il principio che i vettori diversi da OA sono autorizzati ad operare rotte tra la Grecia ed i paesi che non appartengono al SEE ed a procedere alle designazioni o a multidesignazioni esclusivamente sulla base degli elementi positivi di ciascuna domanda [articolo 1, lettera o) della decisione iniziale].

Il decreto presidenziale che sopprime il diritto esclusivo di OA di operare voli internazionali regolari (passeggeri, merci, posta) battendo bandiera greca tra la Grecia ed i paesi che non appartengono al SEE non è ancora entrato in vigore. Trattasi del medesimo decreto che abolisce il diritto preferenziale concesso ad OA sulle rotte nazionali greche [di cui alla lettera c), punto i)]. La Commissione ritiene che tale ritardo rispetto alla notifica della decisione iniziale costituisca violazione dell'impegno sopra citato (in prosieguo contestazione 17).

(7) Alla luce delle considerazioni sopra esposte la Commissione ha ritenuto che, nonostante OA apparentemente presentasse una situazione estremamente soddisfacente sotto il profilo risanamento conformemente al piano sul quale era basata la decisione iniziale, l'inadempimento da parte delle autorità greche di numerosi impegni, il cui rispetto rappresentava una condizione per ottenere l'autorizzazione dell'aiuto, suscita dubbi sul persistere della compatibilità di tale aiuto con l'articolo 92 del trattato e con l'articolo 61 dell'accordo SEE. Queste nuove circostanze hanno infirmato l'equilibrio realizzato nella decisione iniziale. Di conseguenza l'autorizzazione dell'aiuto risulta pregiudicata. In tale contesto la Commissione ha ritenuto di dover riesaminare l'aiuto per adottare una nuova e, ove necessario, diversa decisione da quella presa il 7 ottobre 1994.

(8) L'avvio della procedura è stato anche motivato da seri dubbi in ordine alla compatibilità con l'articolo 92 del trattato e con l'articolo 61 dell'accordo SEE dei nuovi aiuti che non sono stati notificati e che la Commissione ha scoperto, rappresentati dall'assunzione a carico delle autorità greche di una somma di 11 miliardi di GRD, esenzioni fiscali per il periodo 1995-1997 e garanzie a favore di prestiti, esenzione da spese di natura non fiscale atte a modificare l'entità dell'iniezione di capitale ed eventuali esenzioni dai diritti di atterraggio e di stazionamento.

(9) Con lettera del 31 maggio 1996 la Commissione ha notificato alla Grecia la sua decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato e l'ha invitata formalmente a trasmettere le sue osservazioni. Con tale lettera la Commissione ha altresì ricordato alla Grecia che conformemente all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato non è possibile dar corso ad alcuna

misura di aiuto finché la procedura sopra menzionata non abbia portato ad una decisione finale. Su questa base le residue iniezioni di capitale pari a 23 miliardi di GRD e a 12 miliardi di GRD non possono essere effettuate e le residue garanzie statali per 378 milioni di USD non possono essere prestate. La lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [1] e gli altri Stati membri e terzi interessati sono stati a loro volta invitati a presentare le loro osservazioni.

III

(10) Con lettera del 1° luglio 1996 la Grecia ha presentato le sue osservazioni in risposta alla lettera della Commissione del 31 maggio 1996 che l'ha informata della sua decisione di avviare la procedura.

(11) In primo luogo la Grecia ha sostenuto che, nonostante l'apertura della procedura per quanto riguarda gli aiuti inizialmente autorizzati nel 1994, aveva facoltà di procedere alle previste iniezioni di capitale previste per il 1995, 1996 e 1997. L'articolo 1, lettera i), della decisione iniziale stabilisce che la Grecia si è impegnata a non procedere a tali iniezioni di capitale soltanto nella misura in cui gli obiettivi del piano di ristrutturazione non fossero stati raggiunti e non fa menzione di inadempimento degli impegni assunti.

(12) In secondo luogo la Grecia ha fornito osservazioni particolareggiate sugli elementi connessi con il rispetto degli impegni.

(13) A seguito dell'apertura della procedura, hanno presentato osservazioni le autorità del Regno Unito e della Danimarca, nonché gli interessati, tra cui British Airways, Lufthansa, SAS, Olimpyc Airways, IACA (International Air Carrier Association), ACE (European Community Air Carrier Association), ADL (Associazione dei vettori tedeschi charter). Ad eccezione dei commenti presentati da OA, tutte le osservazioni pervenute condividevano la decisione della Commissione di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato ed hanno sollevato varie questioni relative ai dubbi espressi nella decisione predetta.

(14) Nelle loro osservazioni gli Stati che hanno espresso osservazioni hanno sottolineato che le regole del trattato in materia di aiuti di Stato vanno rigorosamente applicate nel contesto della maggiore concorrenza sul mercato comune dei trasporti aerei a seguito dell'entrata in vigore del terzo pacchetto di misure di liberalizzazione avvenuta il 1° gennaio 1993. Su tale base il rispetto di impegni che sono condizione per riconoscere la compatibilità di un aiuto con il mercato comune deve essere effettivamente garantito. La procedura deve essere aperta ogni volta che tali impegni non sono rispettati da uno Stato membro come è avvenuto nella fattispecie, in cui la soluzione equilibrata raggiunta con la decisione della Commissione del 7 ottobre 1994 è risultata infranta. In particolare l'impegno di non erogare altri aiuti rappresenta una condizione molto importante. Le autorità del Regno Unito hanno aggiunto che se la Grecia avesse effettivamente inadempiuto agli impegni, sarebbe necessario recuperare gli aiuti autorizzati inizialmente. Le autorità danesi per parte loro hanno insistito sul fatto che le nuove misure di aiuto non possono essere autorizzate in quanto non soddisfano ai requisiti del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato ed in ogni caso non sussistono circostanze eccezionali imprevedibili ed esterne ad OA che possano motivare tali nuove misure di aiuto.

(15) Tali punti sono menzionati in vario grado nelle osservazioni trasmesse dai terzi interessati che hanno altresì aggiunto elementi addizionali relativi all'inadempimento della Grecia nei confronti dei suo impegni.

(16) Ad eccezione di OA, tutti i terzi interessati hanno denunciato il monopolio di Olympic Airways per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti greci, monopolio che dà luogo a scarsa qualità del servizio e prezzi elevati. Inoltre hanno sostenuto che OA fornisce per i propri voli un servizio migliore di quello prestato ai suoi concorrenti, ciò che rappresenta una manifesta pratica discriminatoria nei loro confronti. SAS ha chiesto l'immediata liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra in Grecia al fine di ripristinare la situazione di equilibrio della decisione iniziale.

[1] Cfr. nota 1 a pagina 1.

(17) Alcuni dei terzi interessati hanno sostenuto che contrariamente alla conferma fornita dalla Grecia nella decisione iniziale l'autoassistenza a terra non è in pratica pienamente liberalizzata in Grecia. Lufthansa ha segnalato che dal gennaio 1996 non è stata data alcuna risposta da parte dell'autorità greca per l'aviazione civile alla sua domanda di licenza per provvedere all'autoassistenza nell'aeroporto di Atene-Hellenikon. British Airways ha menzionato le sue continue difficoltà per poter provvedere effittivamente all'autoassistenza ai suoi voli.

(18) Lufthansa ha inoltre segnalato che l'aiuto ricevuto da OA provoca distorsioni alla concorrenza sulle rotte tra la Germania e la Grecia in quanto OA ha ridotto le sue tariffe su questi voli.

(19) ACE ha invocato il ritiro dell'esenzione per le isole greche dal campo di applicazione del terzo pacchetto per salvaguardare l'equilibrio della decisione iniziale.

(20) ADL ha segnalato che i voli charter operati da vettori comunitari tra altri Stati membri e le isole greche restano soggetti ad importanti restrizioni per effetto di un regolamento greco del 1° marzo 1996. Di conseguenza tali vettori non possono vendere biglietti di sola andata o di solo ritorno né trasportare prodotti, ad esclusione di prodotti agricoli e stampa. ADL ha inoltre sottolineato che tali restrizioni non erano applicate ad OA ed ha chiesto a sua volta l'applicazione del terzo pacchetto alle isole greche.

(21) OA ha presentato osservazioni analoghe a quelle presentate dalla Grecia.

(22) Tutte queste osservazioni sono state comunicate alle Grecia con lettera del 30 luglio 1996.

IV

(23) Le osservazioni dei terzi interessati hanno suscitato due contestazioni addizionali che hanno ulteriormente posto in questione l'equilibrio raggiunto nella decisione iniziale:

a) Le restrizioni stabilite dal regolamento greco del 1° marzo 1996 per quanto riguarda l'esercizio di servizi aerei non di linea verso le isole greche sono incompatibili con l'impegno della Grecia di conformarsi alla definizione di servizi aerei non di linea come risulta indirettamente dalle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92; in particolare di non imporre a servizi non di linea vincoli quali il divieto di fornitura di «solo posto a sedere» sui viaggi di andata e ritorno, il divieto di trasporto di carichi o posta e l'obbligo di un periodo minimo di soggiorno [articolo 1, lettera r) della decisione iniziale della Commissione]. Inoltre la Commissione era preoccupata del fatto che tali restrizioni non si applicassero ad OA che avrebbe quindi beneficiato di un regime preferenziale comportante una discriminazione (in prosieguo contestazione 18).

b) Nonostante che l'articolo 1 della decisione iniziale non comprenda un impegno specifico assunto dalla Grecia per quanto riguarda l'autoassistenza negli aeroporti ellenici, la decisione iniziale indica che «la Commissione prende atto delle assicurazioni delle autorità elleniche secondo le quali in tali aeroporti l'autoassistenza è autorizzata in tutti i suoi aspetti» per ovviare alla modesta qualità dei servizi offerti da OA nel quadro del suo monopolio di prestazione di servizi di assistenza a terzi. Tale assicurazione è stata presa in considerazione dalla Commissione nel quadro della sua valutazione della compatibilità dell'aiuto.

Le difficoltà pratiche o persino l'impossibilità per numerosi vettori aerei comunitari di prestare autoassistenza ai propri voli negli aeroporti greci ha portato la Commissione a ritenere che in pratica l'autoassistenza non era integralmente autorizzata in detti aeroporti. Ciò è stato altresì comprovato dalle informazioni trasmesse alla Commissione dall'Associazione delle compagnie aeree greche in data 11 giugno 1996 secondo le quali l'Autorità greca per l'Aviazione civile non aveva ancora evaso le domande di autoassistenza presentate nel dicembre 1995 da Venus Airlines per Kos, Cronus Airlines per Salonicco e KAL per Heraklion e Rodi (in prosieguo contestazione 19).

(24) La Commissione ha richiamato l'attenzione della Grecia su queste nuove contestazioni ed ha chiesto informazioni in materia con lettere del 4 luglio 1996 e del 7 agosto 1996.

(25) Inoltre a seguito di un più attento esame dello statuto di OA in forza della normativa greca e con l'aiuto di un legale specializzato, la Commissione ha altresì individuato un'infrazione ulteriore all'impegno della Grecia di non concedere altri aiuti ad OA in qualsiasi forma [articolo 1, lettera e) della decisione iniziale della Commissione]. L'articolo 2, paragrafo 4, della legge n. 2271/94 stabilisce che le indennità di licenziamento corrisposte al personale di OA che accetta il prepensionamento conformemente alle condizioni stabilite dalla norma in questione non sono soggette alla normale imposta sul reddito, ma ad un regime fiscale preferenziale. Esso costituisce un incentivo per i dipendenti a lasciare la compagnia e quindi consente ad OA di garantire l'obiettivo di riduzione del personale stabilito dal piano di ristrutturazione. Su questa base esso costituisce un aiuto poiché lo Stato assume di fatto direttamente i costi che altrimenti devono essere sostenuti da OA per raggiungere l'obiettivo in questione. Tale aiuto incide sugli scambi tra Stati membri e provoca distorsioni della concorrenza considerata la dimensione internazionale del trasporto aereo ed il fatto che tale vantaggio sia riservato esclusivamente ad OA. Esso costituisce pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo SEE (in prosieguo contestazione 16 bis).

(26) Infine l'esame dello statuto di OA ha altresì posto in evidenza che i crediti scoperti di OA nei confronti dello Stato greco non erano dovuti soltanto a servizi non pagati forniti all'Autorità greca per l'Aviazione civile, ma anche a vari altri organismi dello Stato tra cui ministeri, agenzie governative ed imprese pubbliche. Oltre al debito dello Stato, anche i partiti politici greci avevano accumulato una notevole situazione debitoria nei confronti di OA (cfr. contestazione 9).

(27) La Commissione, il 4 dicembre 1996, ha inviato alla Grecia una lettera chiedendo informazioni su tutti questi elementi relativi al mancato adempimento degli impegni indicati nella decisione della Commissione del 30 aprile 1996 che ha aperto la procedura, nonché sulle nuove contestazioni sopra esposte.

V

(28) Nel 1997 la Commissione e il governo greco hanno avuto contatti continui e scambi di informazioni.

(29) Il 13 giugno 1997 la Commissione ha segnalato ai rappresentanti del governo greco che, considerato il tempo trascorso dalla decisione di apertura della procedura (14 mesi) e il fatto che il piano di ristrutturazione su cui la decisione iniziale era basata terminava nel 1997, la Commissione voleva conferma che gli obiettivi del piano erano stati realizzati da OA e che il ripristino dell'efficienza economico-finanziaria era stato garantito. La Grecia ha indicato che sarebbe stata presentata alla Commissione una relazione in materia.

(30) In effetti il 20 agosto 1997 la Grecia ha presentato alla Commissione una relazione riguardante i risultati finanziari di OA per il periodo 1995-1997 e contenente le proiezioni finanziarie fino al 2001. Conformemente all'articolo 1, lettera g), della decisione iniziale, la Commissione ha nominato unitamente alla Grecia un consulente indipendente (Deloitte & Touche) per valutare la realizzazione del piano ed i progressi effettuati. Il rapporto del consulente è stato presentato il 10 novembre 1997 ed era basato sulla contabilità certificata di OA per il 1996 e le previsioni per il 1997.

(31) Dal rapporto è emerso che, nonostante OA avesse perseverato nelle azioni dirette al ripristino della sua efficienza economico-finanziaria, non aveva ancora raggiunto gli obiettivi del piano di ristrutturazione.

(32) Anzitutto, nonostante l'andamento positivo dal 1995 dei profitti netti, il loro aumento era avvenuto ad un tasso inferiore a quello programmato (da 9,9 miliardi di GRD nel 1995 ai 14,6 miliardi di GRD in programma per il 1997, mentre il piano prevedeva un aumento da 13,9 miliardi di GRD nel 1995 a 29,6 miliardi di GRD nel 1997) e OA aveva subito le ripercussioni negative dei cambi con l'USD risultati più elevati del previsto. Tuttavia gli effetti di questa situazione erano stati largamente compensati da una crescita maggiore delle aspettative dei mercati su cui operava OA (5,5 % contro il 3 % in origine previsto) e dalle rettifiche contabili. Un'analisi più approfondita ha posto in evidenza che l'attività di OA nel settore dell'aviazione era di fatto ancora in perdita e che senza il contributo delle attività di assistenza a terra che continuavano a generare rilevanti entrate a causa del monopolio detenuto da OA (40,9 miliardi di GRD nel 1996, 40 miliardi di GRD previsti nel 1997) la compagnia sarebbe stata in perdita.

(33) In secondo luogo alcuni provvedimenti di ristrutturazione previsti dal piano non erano stati realizzati a pieno o non avevano prodotto i risultati attesi, in particolare per quanto riguarda i tagli all'organico e la modifica della normativa in materia di lavoro, la riorganizzazione della struttura della società, la predisposizione di un sistema attendibile e concreto di informazione sulla gestione e in misura minore la riorganizzazione della rete. Di conseguenza OA non era riuscita a conseguire gli obiettivi operativi del piano. I costi per il personale rimanevano una fonte di notevoli preoccupazioni essendo cresciuti ben al di là delle previsioni. I costi in questione erano aumentati notevolmente tra il 1995 e il 1996 nonostante i tagli al numero di dipendenti. Inoltre la produttività del personale era stata anch'essa una fonte di preoccupazione in quanto era rimasta sostanzialmente al di sotto di quella degli altri vettori comunitari membri dell'Associazione dei vettori aerei europei (AEA).

(34) Quindi, nonostante che OA risultasse capace per il momento di rimanere sul mercato, era chiaro che nel contesto dell'imminente liberalizzazione delle attività di assistenza a terra nella Comunità [liberalizzazione entrata in vigore con la direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità [1]], la sua sopravvivenza a lungo termine era possibile soltanto se la compagnia fosse riuscita a riportare in profitto le sue attività nel settore aviazione. Tale situazione non sembrava verificata in quanto OA continuava a mancare di una struttura effettivamente competitiva in termini di adeguatezza dei costi (in particolare dei costi del lavoro) ai proventi. Inoltre non mancavano serie preoccupazioni per quanto riguardava la sua capacità di far fronte ad importanti investimenti connessi con il rinnovo della sua flotta e il trasferimento al nuovo aeroporto di Atene a Spata. Questi due problemi costituivano evidentemente notevoli sfide a medio termine per la sopravvivenza di OA. La compagnia doveva altresì tener conto dei problemi connessi con il fatto che le due ultime quote di conferimento di capitale inizialmente previste in pagamento nel gennaio 1996 e nel gennaio 1997 e le garanzie pubbliche per 378 miliardi di GRD erano rimaste nel frattempo vincolate a causa dell'avvio della procedura.

(35) Su questa base era chiaro che OA da un lato era obbligata a dare completa applicazione ai provvedimenti di ristrutturazione per i quali non erano state prese iniziative, e d'altro lato ad aggiornare il piano ed a prevedere ulteriori interventi di ristrutturazione. Questi ultimi risultavano necessari per tener conto dell'attuale situazione finanziaria di OA e delle conseguenze finanziarie delle sfide e delle difficoltà sopra menzionate incontrate dalla compagnia.

(36) Il 21 novembre 1997 la Commissione ha presentato i risultati dei suoi accertamenti alla direzione di OA che in linea di massima non li ha contestati ed ha indicato che il piano di ristrutturazione era in corso di aggiornamento sulla base di un rapporto elaborato da una società di consulenza finanziaria designata da OA (Mc Kinsey).

(37) Tuttavia nel dicembre 1997 il governo greco ha deciso di sostituire la compagine direttiva di OA. La nuova direzione ha effettivamente preso le redini della compagnia nel gennaio 1998 iniziando a delineare il nuovo piano di ristrutturazione che doveva essere basato sulla normativa in materia di lavoro da concordare tra la compagnia e i 17 sindacati rappresentativi del personale. Secondo le previsioni il governo greco avrebbe presentato il piano riveduto alla Commissione nell'aprile 1998.

(38) A seguito di una reazione negativa dei sindacati che hanno respinto la nuova normativa in materia di lavoro, OA non è stata in grado di portare a termine il nuovo piano di ristrutturazione nei tempi previsti. Alla fine del marzo 1998 la compagnia si è trovata a fronteggiare una grave crisi sociale che ha causato notevoli disfunzionamenti alla sua attività operativa. Nel contempo è risultato che essa era confrontata a pesanti problemi di liquidità in quanto doveva provvedere a versare gli anticipi per gli aeromobili ordinati per il rinnovo della flotta senza aver predisposto il loro finanziamento a causa della indisponibilità di garanzie dello Stato. La crisi sociale è stata infine risolta quando la Grecia, conformemente alle disposizioni nazionali, ha deciso di imporre l'applicazione della normativa in materia di lavoro proposta da OA, con legge n. 2602/98 adottata dal Parlamento greco il 9 aprile 1998.

(39) I contatti tra la Commissione, il governo greco e OA, nonché gli scambi di informazioni su tutti gli elementi della pratica (compresa la revisione del piano di ristrutturazione) sono continuati

[1] GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

sino al febbraio 1998. Questi contatti hanno compreso le riunioni tenute ad Atene e a Bruxelles il 19 febbraio 1998, il 16 marzo 1998, il 30 aprile 1998, il 5, 9, 22 e 29 giugno 1998.

(40) Con due lettere del 3 luglio 1998 e del 6 luglio 1998 la Grecia ha presentato alla Commissione un programma di ristrutturazione riveduto per OA ed informazioni aggiuntive sul rispetto degli impegni e nelle contestazioni supplementari identificate dalla Commissione nella sua lettera del 4 dicembre 1996.

IV

(41) Sulla base di tutte le informazioni trasmesse dal governo greco a seguito dell'avvio del procedimento, in particolare con lettere del 28 maggio 1998, del 3 e del 6 luglio 1998 e personalmente dai suoi rappresentanti in occasione di varie riunioni, la situazione riguardante da un lato gli impegni e le contestazioni supplementari identificate dalla Commissione e d'altro lato il piano di ristrutturazione riveduto è descritta ai considerando 42-58.

Gli impegni e le contestazioni supplementari identificate dalla Commissione

(42) Per quanto riguarda gli impegni di cui all'articolo 1 della decisione iniziale:

a) sull'impegno di non interferire in futuro nella gestione di OA, salvo che entro i rigorosi limiti della posizione di azionista del governo greco [articolo 1, lettera b) della decisione iniziale]:

i) per quanto riguarda la designazione dei membri del consiglio di amministrazione di imprese controllate da OA, la Commissione ha ricevuto assicurazioni formali dalla Grecia che essa è oggetto di competenza esclusiva della direzione di OA (contestazione 1);

ii) per quanto riguarda la costante interferenza del consiglio di amministrazione di OA nella gestione quotidiana della compagnia (contestazione 2), la Commissione ha avuto formali assicurazioni dalla Grecia che conformemente alla normativa greca la missione del consiglio di amministrazione resta limitata agli orientamenti generali strategici della compagnia;

iii) per quanto riguarda la complicata procedura amministrativa di assunzione di cui agli articoli 1-24 della legge n. 2190/94 (contestazione 3), la Commissione ha ricevuto comunicazione della legge greca n. 2527/97 in forza della quale è prevista una procedura derogatoria specifica di assunzione per il personale stagionale di OA. Di conseguenza OA può direttamente assumere personale stagionale da un elenco di riserva senza ulteriori adempimenti;

iv) per quanto riguarda l'approvazione della normativa in materia di lavoro applicabile al personale di OA con decreto presidenziale (contestazione 4), la Grecia ha confermato formalmente alla Commissione che tale procedura è stata applicata una sola volta nel quadro della legge n. 2271/94 e che dal 31 gennaio 1995 si applica il regime ordinario previsto dal diritto del lavoro greco. La Grecia ha altresì indicato che comunque è pratica comune per le parti sociali ricevere formale autorizzazione dei loro contratti in materia di lavoro da parte dello Stato mediante un atto legislativo;

v) per quanto riguarda il regime specifico istituito con legge n. 2366/95 per OA (contestazione 5) e il fatto che la legge n. 2271/94 ha stabilito le condizioni in materia di lavoro per OA e le condizioni per il pensionamento volontario (contestazione 6), tale procedura risultava necessaria per dare applicazione alle modifiche comportate dal programma di ristrutturazione di OA. Le disposizioni corrispondenti della legge n. 2271/94 sono state di fatto un elemento essenziale del piano;

vi) per quanto riguarda la libertà di OA di definire ed organizzare la sua rete (contestazione 7) la Grecia ha segnalato che non imponeva ad OA l'obbligo di operare 6-7 collegamenti interni di modesta importanza. Ciò è stato ulteriormente confermato da OA che ha riconosciuto

di essere completamente libera di decidere quali rotte intendeva operare o meno. In tale contesto la compagnia ha dichiarato che la riorganizzazione della sua rete rientra nelle attività successive alla sua ristrutturazione e ha luogo sulla base di considerazioni di natura commerciale;

vii) per quanto riguarda le condizioni per il trasporto della stampa (contestazione 8), OA ha applicato le nuove tariffe maggiorate dal 1° giugno 1998. Queste tariffe sono basate sulle regole IATA applicabili;

viii) per quanto riguarda il ripiano dei debiti rispettivi dello Stato greco e di OA (contestazione 9), la Grecia ha fornito le seguenti informazioni ed assicurazioni:

— sulla base di un accordo formale tra l'autorità greca per l'aviazione civile ed OA tutti i servizi forniti da OA alla predetta autorità sono prestati conformemente alla normale politica commerciale e tariffaria di OA. La compensazione dei rispettivi debiti di OA e dell'autorità greca per l'aviazione civile è stata effettuata. Su questa base OA deve 1,29 miliardi di GRD all'autorità greca per l'aviazione civile (principalmente diritti di atterraggio e di stazionamento pregressi rimasti insoluti). Tale somma sarà corrisposta entro il 31 dicembre 1998. Attualmente l'autorità greca per l'aviazione civile deve ad OA una somma di 375 milioni di GRD. La questione sarà decisa in sede giudiziaria nazionale;

— dal gennaio 1995 l'emissione di biglietti di viaggio per funzionari pubblici greci in missione ha luogo alle normali condizioni commerciali e tariffarie;

— tutti gli organismi pubblici hanno iniziato a rimborsare i debiti nei confronti di OA. Le agenzie dell'amministrazione centrale hanno già corrisposto 5,78 miliardi di GRD e secondo le stime 23,63 miliardi di GRD saranno versati previa liquidazione delle somme in questione. La previdenza sociale ed altri organismi pubblici hanno già versato 228 milioni di GRD e secondo le stime 1,22 miliardi di GRD saranno versati previa liquidazione delle somme in questione. Qualora tali organismi non fossero nella condizione finanziaria di saldare i debiti rimanenti per ragioni di bilancio, lo Stato provvederà ai relativi pagamenti ad OA. Comunque la totalità dei debiti dello Stato sarà versata entro il 31 dicembre 1998;

— i debiti di soggetti privati posti sotto il controllo di organismi pubblici e di imprese pubbliche saranno rivendicati da OA con azioni giudiziarie conformemente alle normali procedure;

— i debiti di partiti politici nei confronti di OA che ammontano a 1,64 miliardi di GRD saranno saldati conformemente alle disposizioni della legge n. 2602/98 che ne stabilisce il versamento entro e non oltre il 31 dicembre 1999. A tale scopo le somme in questione saranno dedotte dal finanziamento pubblico ai partiti politici;

b) sull'impegno di conferire ad OA lo statuto fiscale di una società per azioni paragonabile a quello di imprese greche di diritto privato [articolo 1, lettera c), della decisione iniziale]:

— per quanto riguarda la portata dell'esenzione fiscale di cui all'articolo 1, lettera l), della legge n. 2271/94 (contestazione 10), il governo greco ha fornito conferma scritta alla Commissione che la disposizione si applica esclusivamente all'imposta sui profitti straordinari derivanti per il 1994 dal ripiano del debito di OA per un totale di 427 miliardi di GRD;

— per quanto riguarda la portata dell'esenzione fiscale di cui all'articolo 1, lettere l)

e j), della legge n. 2271/94 (contestazione 11), il governo greco ha confermato che la disposizione era applicata esclusivamente per le imposte relative alla ricapitalizzazione di OA e non ad altre forme di oneri e di tributi relative alle garanzie dello Stato;

c) sull'impegno di allineare gli accordi tra il governo greco ed OA alle disposizioni del terzo pacchetto entro il 31 dicembre 1994 [articolo 1, lettera d), della decisione iniziale]:

per quanto riguarda l'entrata in vigore del decreto presidenziale che abolisce i diritti preferenziali di OA di operare servizi sul territorio metropolitano (contestazione 12) e la soppressione del diritto esclusivo di OA di operare servizi di linea nazionali sul territorio metropolitano che non erano operati anteriormente al 1° gennaio 1993 o che non sono stati operati da OA da tale data (contestazione 13), la Grecia ha fatto rinvio al decreto presidenziale n. 359 del 13 settembre 1996 entrato in vigore il 19 settembre 1996, il quale ha abolito formalmente tutti diritti preferenziali e/o esclusivi di OA per l'esercizio di servizi nazionali sul territorio metropolitano in Grecia e di servizi tra la Grecia e gli Stati non appartenenti al SEE;

d) sull'impegno di non concedere ulteriori aiuti ad OA in qualsiasi forma, conformemente alle disposizioni comunitarie [articolo 1, lettera e), della decisione iniziale]:

i) per quanto riguarda gli aiuti rappresentati dagli 11 miliardi di GRD di cui all'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), della legge n. 2271/94 (contestazione 14) e connessi al regime fiscale preferenziale delle indennità di licenziamento concesse al personale di OA in forza dell'articolo 2, paragrafo 4, della legge n. 2271/94 (contestazione 16 bis), la Grecia ha dichiarato che il costo delle agevolazioni fiscali preferenziali è stato stimato a 2,2 miliardi di GRD. Con lettera del 6 luglio 1998 la Grecia ha altresì informato la Commissione di essere disposta, poiché secondo la Commissione le due misure comportavano nuovi aiuti ad OA, a ridurre l'entità del residuo conferimento di capitale, da effettuare conformemente al piano di ristrutturazione quale approvato dalla Commissione nel 1994, di 13,2 miliardi di GRD;

ii) per quanto riguarda l'aiuto derivante dall'articolo 1, lettere l) e j), della legge n. 2271/94 (contestazione 15), la Grecia ha citato la circostanza che la portata esatta delle esenzioni fiscali era stata chiarita e non comportava altri aiuti diversi da quelli espressamente autorizzati dalla decisione iniziale;

iii) per quanto riguarda l'aiuto rappresentato dalla proroga dell'esenzione di OA dal pagamento dei diritti di stazionamento e di atterraggio negli aeroporti greci dopo la notifica della decisione iniziale (contestazione 16), la Grecia ha fatto rinvio al decreto presidenziale n. 138/97 del 13 giugno 1997 in forza del quale l'esenzione di cui beneficiava OA in materia per effetto del decreto greco n. DII/35502/15316 era stata formalmente abrogata. La Grecia ha altresì ricordato che l'entità dello scoperto dovuto da OA all'autorità greca per l'aviazione civile dal 1° gennaio 1995 sarebbe stato compensato con i crediti di OA nei confronti dell'autorità greca per l'aviazione civile (cfr. contestazione 9);

e) sull'impegno di accogliere il principio che altre compagnie oltre ad OA sono autorizzate ad operare collegamenti tra la Grecia e paesi che non appartengono allo Spazio economico europeo e ad effettuare designazioni o multidesignazioni esclusivamente sulla base degli elementi positivi di ciascuna domanda [articolo 1, lettera o), della decisione]:

per quanto riguarda l'entrata in vigore del decreto che abroga i diritti esclusivi di cui beneficiava OA in materia (contestazione 17), la Grecia ha rinviato al decreto presidenziale sopra citato n. 359 del 13 settembre 1996 entrato in vigore il 19 settembre 1996 che ha abolito tutti i diritti esclusivi detenuti da OA per l'esercizio di servizi tra la Grecia

e i paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo;

f) sull'impegno di accettare la definizione indiretta di servizi aerei non di linea quale risulta dalle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92, in particolare di non imporre ai servizi non di linea vincoli di qualsiasi tipo [articolo 1, lettera r), della decisione iniziale]:

per quanto riguarda l'abolizione delle restrizioni esistenti per la fornitura di servizi non di linea verso le isole greche (contestazione 18), il governo greco ha fatto rinvio al regolamento greco n. D1/A/51328/2680 del 17 dicembre 1997 che sopprime il vincolo operativo inizialmente previsto per il trasporto merci dal regolamento greco del 1° marzo 1996 e si applica integralmente a tutti i vettori aerei comunitari, compresa OA.

(43) In ordine all'autoassistenza (contestazione 19), il governo greco ha fatto riferimento alla modifica del regolamento greco per la procedura di rilascio delle licenze di autoassistenza adottato il 4 novembre 1997. In effetti l'autorità greca per l'aviazione civile è attualmente obbligata a rispondere a qualsiasi domanda nei termini di due mesi. In assenza di risposta, l'approvazione della domanda è automatica e l'autorità greca per l'aviazione civile è quindi obbligata a rilasciare la licenza.

(44) La Grecia ha altresì informato la Commissione che Cronus Airlines aveva ottenuto una licenza di autoassistenza per gli aeroporti di Salonicco, Atene ed Heraklion. La domanda di Venus Airlines per Kos non aveva richiesto alcun esame in quanto l'impresa aveva cessato le sue attività di assistenza a terra. Le domande ancora pendenti di KAL, Air Greece e Avionic per gli aeroporti di Heraklion, Rodi, Mtilini, Santorini e Salonicco che erano state inizialmente respinte sono attualmente in corso di riesame. Per quanto riguarda la domanda presentata da Lufthansa, la Grecia ha segnalato che è in corso il suo esame e che in tale contesto e conformemente alla procedura applicabile era stata presentata all'impresa domanda di verifica del suo personale e della sua attrezzatura.

(45) Infine la Grecia ha segnalato alla Commissione che la direttiva 96/97/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità è in via di attuazione definitiva e che gli aeroporti che non rientrano nell'ambito della direttiva resteranno disciplinati dall'attuale regime applicabile in Grecia. Conformemente a tale regime l'autoassistenza è pienamente autorizzata. Le licenze possono essere rifiutate soltanto sulla base di insufficienze obiettive di spazio e di capacità o sulla base di considerazioni relative alla sicurezza attiva e passiva.

Il Nuovo piano di ristrutturazione

(46) Il piano di ristrutturazione nella nuova formulazione presentato dal governo greco alla Commissione riguarda il periodo 1998-2002. Esso tiene conto dei risultati definitivi di OA per il 1997 e dei risultati preventivati per i primi mesi del 1998. Da questi si desume che la situazione di OA si è ulteriormente deteriorata rispetto ai risultati esposti dalla relazione presentata dalle autorità greche il 20 agosto 1997. Benché tale relazione prevedesse profitti netti dell'ordine di 14,6 miliardi di GRD per il 1997 (diversamente dai 19,6 previsti dal piano di ristrutturazione), OA ha di fatto iscritto a bilancio una perdita netta di 6,8 miliardi di GRD. Il calo di redditività è derivato direttamente da aumenti retributivi straordinari concessi per risolvere i conflitti con il personale. L'aumento ha comportato maggiori costi di lavoro del 19 % nel corso del 1996 (+ 25 miliardi di GRD).

(47) Il nuovo piano di ristrutturazione non prevede aiuti diversi da quelli autorizzati dalla decisione iniziale. Tuttavia per dare riscontro alla riduzione del rimanente importo di aumento di capitale non ancora versato ad OA per compensare i 13,2 miliardi di GRD di nuovi aiuti (cfr. contestazioni 15 e 16 bis) il piano riveduto comporta esclusivamente un aumento di capitale di 21,8 miliardi di GRD invece dell'importo inizialmente previsto di 35 miliardi di GRD.

(48) Il nuovo piano mira a garantire l'efficienza economico-finanziaria di lungo termine dell'impresa grazie alla completa attuazione delle misure di ristrutturazione previste dal piano iniziale e

all'attuazione di ulteriori interventi di risanamento. Trattasi di misure mirate a due obiettivi:

a) Riorganizzazione della struttura dei costi dell'impresa.

Il piano è anzitutto basato sulla nuova disciplina in materia di lavoro di cui alla legge n. 2606/98 del 9 aprile 1998 che ha stabilito nuove condizioni in materia di lavoro basate sulle raccomandazioni del rapporto Mc Kinsey. Trattasi dei seguenti elementi:

i) congelamento generale delle retribuzioni per il periodo 1998-2000 e limitati aumenti retributivi a fini di convergenza per il periodo 2001-2002;

ii) introduzione di condizioni in materia di orari di lavoro per i membri dell'equipaggio allineate sugli standard internazionali;

iii) riduzione delle categorie funzionali (circa 1 000) e dei livelli gerarchici (da 8 a 4);

iv) abolizione di vari assegni erogati a categorie specifiche di personale;

v) riduzione degli straordinari, introduzione di un orario flessibile adatto alle necessità operative della compagnia, accorpamento di categorie funzionali (per il personale a terra);

vi) tagli dell'organico per 1 300 unità grazie a partenze naturali e riduzione del personale stagionale nella misura del 30 %.

Tali interventi consentiranno ad OA di ridurre i costi di esercizio. La loro attuazione è già iniziata.

b) Miglioramento dei rendimenti.

A parte le nuove condizioni di lavoro che sono destinate ad incidere positivamente sulla produttività della compagnia e quindi sui rendimenti, il piano prevede le seguenti misure:

i) miglioramento e riprogettazione del prodotto concomitante ad una nuova strategia di commercializzazione;

ii) ridimensionamento della rete grazie all'aumento delle frequenze e realizzazione di attività del tipo piattaforma operativa ad Atene; aumento delle frequenze sulle rotte potenzialmente più redditizie e riprogrammazione degli orari; abbandono delle rotte non redditizie;

iii) acquisizione di nuovi aeromobili più adatti alle necessità operative di OA e più efficaci sotto il profilo costi. Il numero di aeromobili della flotta passerà da 35 agli inizi del 1998 a 40 nel 2002.

Su tale base i rendimenti di OA dovrebbero risollevarsi ai livelli realizzati da altri vettori dell'Europa meridionale i cui mercati, benché in misura minore di OA, sono anch'essi soggetti all'influenza del traffico stagionale turistico.

(49) Il piano stabilisce altresì una riorganizzazione completa della compagnia.

a) Sarà ridefinito il ruolo delle attività che non sono principali ed esse saranno gradualmente assegnate a società controllate autonome per realizzare risultati migliori. Nel frattempo saranno predisposti i piani di attività per l'attività di manutenzione, di assistenza a terra e di trasporto merci.

b) Le attività charter saranno sviluppate grazie ad un'impresa specifica, Macedonian Airlines.

(50) Il piano è basato su un programma di grandi investimenti da effettuare senza richiedere nuovi capitali all'azionista. Questi investimenti comprendono:

a) l'acquisizione di 12 nuovi aeromobili in sostituzione dei più vecchi per un costo totale di 980 milioni di USD:

— due A340 entreranno a far parte della flotta nel settembre e nell'ottobre 1998, mentre altri due sono previsti per il 1999. Essi sostituiranno i quattro B747 che saranno dismessi e destinati alla vendita nel 2000. Un altro A340 potrebbe entrare a far parte della flotta nel rispetto delle condizioni operative prescritte per il periodo di ristrutturazione;

— otto B737 completeranno la flotta nel 2000;

b) il trasferimento al nuovo aeroporto di Atene ubicato a Spata nel 2001 per un costo stimato di 75 miliardi di GRD, il cui finanziamento dovrebbe essere a carico per 35 miliardi di GRD dello Stato greco a titolo di compensazione della perdita delle installazioni nell'attuale aeroporto Hellenikon, che cesserà l'attività non appena entrerà in servizio Spata;

c) investimenti addizionali in infrastrutture necessari per le attuali operazioni ad un costo medio annuo di 10 miliardi di GRD.

(51) Principali indicatori e quozienti delle proiezioni finanziarie sono presentati nella seguente tabella:

	1998	1999	2000	2001	2002
Indicatori finanziari					
Fatturato (milioni di GRD)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Risultato operativo al netto degli interessi (milioni di GRD)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Profitti al lordo delle imposte (milioni di GRD)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Debito a lungo termine (milioni di GRD)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Indicatori operativi					
Distanza media tra scali percorsa (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Coefficienti di caricamento	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Rendimenti (GRD/RPK) ([1]) — Prezzi 1998	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Numero di dipendenti (equivalente pieno tempo)	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Numero totale di aeromobili	35	37	40	40	40
Capacità media della rete	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) RPK: proventi passeggero/chilometro.

	1998	1999	2000	2001	2002
Ratio finanziari					
Risultato operativo / fatturato	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Indice di indebitamento	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Ratio di produttività					
PDK [1] / Numero di dipendenti	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Spese di personale / PDK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Spese per i piloti / PDK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Spese per il personale di cabina / PDK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Ratio di costo					
Costi operativi aviazione / PDK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Spese per il personale / Costi operativi totali	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Spese per i piloti / Spese operative aviazione	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Spese per il personale di cabina / Spese operative aviazione	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

[1] RPK: proventi passeggero/chilometro.

(52) Le cifre sopra riportate sono basate in particolare sull'ipotesi che i proventi dell'attività aviazione aumentino del 25,5 % nel corso di attuazione del piano (da 269 miliardi di GRD nel 1998 a 337,6 miliardi di GRD nel 2002), e che viceversa i proventi dell'attività di assistenza a terra diminuiscano del 28,2 % (da 46,5 miliardi di GRD nel 1998 a 33,3 miliardi di GRD nel 2002) per effetto della liberalizzazione di questa attività. Il risultato operativo dovrebbe crescere a 21,2 miliardi di GRD nel 1999 per diminuire poi a 1,6 miliardi GRD nel 2001 e stabilizzarsi a 8,4 miliardi di GRD nel 2002 per effetto dei grandi investimenti che OA dovrà effettuare per trasferire l'aeroporto a Spata e rinnovare la flotta (maggiori spese finanziarie e per leasing operativi, spese per interessi ed ammortamenti). I profitti al lordo dell'imposta seguiranno di conseguenza la medesima tendenza, pur rimanendo positivi nel corso dell'attuazione del piano riveduto.

(53) Il nuovo piano è integrato da un piano di attuazione che stabilisce il calendario delle varie misure, i costi di attuazione e la sequenza e l'entità dei profitti previsti.

(54) In accordo con la Grecia la Commissione ha designato il consulente che ha verificato la relazione presentata dal governo greco il 20 agosto 1997 per analizzare la validità del nuovo piano di ristrutturazione. Il rapporto del consulente è stato trasmesso alla Commissione il 16 luglio 1998.

(55) Secondo tale rapporto il piano riveduto di OA è realistico e dovrebbe consentire alla compagnia di ripristinare l'efficienza economico-finanziaria a medio termine.

(56) Secondo le previsioni OA dovrebbe riportarsi in attivo nel 1998 nonostante i 15 miliardi di GRD di costi straordinari dovuti alle interruzioni dell'attività nel marzo-aprile 1998. I profitti netti (al netto dell'imposta) passeranno quindi a 20,9 miliardi di GRD nel 1999, riportandosi così su livelli assolutamente soddisfacenti. A causa di un sostanziale aumento delle spese finanziarie che sono connesse al programma di rinnovo della flotta e alla diminuzione delle entrate tratte dalle attività di assistenza a terra a seguito dello smantellamento del monopolio di OA, i profitti netti (al netto dell'imposta) sono poi destinati a ridursi e a stabilizzarsi a 3,9 miliardi di GRD a piano concluso nel 2002.

(57) L'attesa diminuzione dei risultati netti successiva al 2000 comporta che per salvaguardare l'efficienza economico-finanziaria al di là di tale data OA dovrà:

— di fatto sostenere un livello di costi inferiore, in particolare per i costi del lavoro, pur mantenendo l'attuale livello di attività nel corso dell'attuazione del piano e successivamente. Sotto questo profilo il rapporto del consulente ha sottolineato che è necessario un migliore sistema di informazione sulla gestione, in modo che la direzione di OA riceva costantemente analisi tempestive dei costi e dei ricavi complessivi di esercizio in modo da adattare il nuovo piano grazie a misure addizionali, ove necessario. Queste misure addizionali dovrebbero contrastare eventuali difficoltà a livello entrate e ridurre ulteriormente i costi del lavoro;

— garantire che la compensazione che la Grecia deve concedere per la perdita degli investimenti nell'aeroporto di Hellenikon sia effettivamente disponibile in tempo per gli investimenti in programma da effettuare nell'aeroporto di Spata. In caso contrario la compagnia potrebbe essere esposta ad un fabbisogno più elevato di liquidità.

(58) Alla luce delle informazioni sulle circostanze di fatto sopra riepilogate la Commissione è in misura di formulare una valutazione finale sul presente caso.

VALUTAZIONE GIURIDICA

VII

(59) Ai termini dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo SEE, sono incompatibili con il mercato comune e con l'accordo, 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.

(60) Nel presente caso occorre valutare alla luce delle disposizioni citate:

a) le misure di aiuto concesse e da concedere dalla Grecia ad OA, inizialmente autorizzate con decisione del 7 ottobre 1994 e per le quali la Commissione ha deciso il 30 aprile 1996 di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato. Trattasi di:

   i) garanzie per i prestiti prorogate a favore della compagnia fino al 7 ottobre 1994 in forza dell'articolo 6 della legge greca n. 96/75;

   ii) nuove garanzie per un totale di 378 milioni di USD per i prestiti da contrarre anteriormente al 31 dicembre 1997 per l'acquisto di nuovi aeromobili;

   iii) ripiano della situazione debitoria dell'impresa per un importo di 427 miliardi di GRD;

   iv) capitalizzazione di 64 miliardi di GRD di passitivà dell'impresa;

   v) un conferimento di capitale di 54 miliardi di GRD in tre quote di 19, 23 e 12 miliardi di GRD rispettivamente nel 1995, 1996 e 1997.

b) I nuovi aiuti non notificati concessi dalla Grecia ad OA per i quali la Commissione ha deciso alla medesima data del 30 aprile 1996 di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato, nonché le altre misure di aiuto non notificate accertate dalla Commissione nel corso della presente procedura. Trattasi di:

   i) versamento da parte dello Stato dei costi di acquisto di servizi per le forze armate

e di servizi forniti nell'anno precedente e le indennità di licenziamento versate ai dipendenti che accettavano il prepensionamento in misura pari a 11 miliardi di GRD come previsto dall'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), della legge n. 2271/94;

ii) esenzioni fiscali per il periodo 1995-1997 e per le garanzie per i prestiti, nonché l'esenzione da spese non fiscali atte ad incidere sui conferimenti di capitale di cui all'articolo 1, lettere b) e i), della legge n. 2271/94;

iii) l'apparente protrarsi oltre la data di notifica alla Grecia della decisione iniziale dell'esenzione di OA dal pagamento dei diritti di atterraggio e stazionamento negli aeroporti greci;

iv) il regime fiscale preferenziale delle indennità di licenziamento concesse al personale di OA che accetta il prepensionamento come previsto dall'articolo 2, paragrafo 4, della legge n. 2271/94.

VIII

(61) Per quanto riguarda le misure di aiuto inizialmente autorizzate per cui la Commissione ha deciso di aprire la procedura, la Commissione ritiene che non esistano dubbi sulla loro natura di aiuti di Stato e la loro incidenza sugli scambi tra Stati membri, nonché sulle distorsioni provocate alla concorrenza nell'ambito del mercato comune. Sotto questo profilo la Commissione rinvia alla sua valutazione esposta nella decisione iniziale.

(62) La Commissione ritiene che le deroghe di cui all'articolo 92, paragrafo 2, del trattato e all'articolo 61, paragrafo 2, dell'accordo SEE, nonché all'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e b), del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettere a) e b), dell'accordo SEE non siano applicabili nella fattispecie. A tale proposito la Commissione rinvia alla sua valutazione esposta nella decisione iniziale. La Commissione ritiene altresì che la deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), per aiuti volti a promuovere o ad agevolare lo sviluppo di talune regioni non si applichino nella fattispecie. Sotto questo profilo la Commissione rinvia alla sua valutazione esposta nella decisione iniziale.

(63) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato relativa agli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione fa pure rinvio alla decisione iniziale nella quale ha esaminato se i criteri che consentono di ritenere che un aiuto destinato alla ristrutturazione di un'impresa possa essere considerato compatibile con il mercato comune risultino soddisfatti. Con la decisione citata la Commissione ha ritenuto che la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune era subordinata al rispetto da parte della Grecia di 21 impegni indicati nell'articolo 1 della decisione citata. Tenendo conto del fatto che la Grecia non ha adempiuto a numerosi di questi impegni, nonché di tutte le contestazioni addizionali pertinenti nel presente caso, la Commissione ha riesaminato la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune.

(64) A tale scopo la Commissione ha verificato se tutti gli impegni della decisione iniziale risultino attualmente adempiuti dalla Grecia e se la situazione dell'attività di autoassistenza negli aeroporti greci dia riscontro alle assicurazioni fornite dalla Grecia nella decisione iniziale.

(65) In ordine agli impegni per i quali la Commissione ha accertato inadempimenti da parte della Grecia nella sua decisione di avviare la procedura [articolo 1, lettere b), c), d), e), o), della decisione iniziale] e nel corso della procedura successiva [articolo 1, lettera r), della decisione iniziale], la Commissione sulla base delle informazioni e delle assicurazioni fornite dalla Grecia, in particolare con lettere del 28 maggio 1998, del 3 e del 6 luglio 1998, ritiene che tutte le contestazioni connesse con l'adempimento di tali impegni siano questioni risolte (contestazioni da 1 a 18).

(66) Per quanto riguarda in particolare:

a) la complicata procedura amministrativa di cui agli articoli 1-24 della legge n. 2190/94 (contestazione 3), la Commissione ritiene che la sua applicazione al personale permanente non sia adatta ad una gestione flessibile del personale in quanto la necessità della sua assunzione è solitamente prevista in via anticipata. Viceversa, la nuova procedura in

deroga a quella normale che si applica attualmente al personale stagionale garantisce la necessaria flessibilità pur assicurando nel contempo la trasparenza;

b) le condizioni per il trasporto della stampa (contestazione 8), la Commissione, tenendo conto delle assicurazioni fornite dal governo greco, ha verificato che le nuove tariffe sono fissate da OA conformemente ad una normale politica commerciale e che consentono alla compagnia di coprire i suoi costi per tale attività (le nuove tariffe daranno luogo ad un aumento dei relativi rendimenti da 25 GRD/TKT a 408 GRD/TKT e comporteranno una diminuzione del coefficiente di caricamento nel punto di fuga dal 110 % al 53,2 %);

c) il saldo dei debiti rispettivi di OA e dello Stato greco (contestazione 9), la Commissione ritiene che il pagamento di tutti i debiti dello Stato greco ad OA sia ora garantito entro tempi ragionevoli;

d) gli aiuti rappresentati dagli 11 miliardi di GRD previsti dall'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), della legge n. 2271/94 (contestazione 14) e dai 2,2 miliardi di GRD derivanti dal regime fiscale preferenziale delle indennità di licenziamento previste dall'articolo 2, paragrafo 4, della legge n. 2271/94 (contestazione 16 bis), essi costituiscono secondo la Commissione aiuti di Stato a favore di OA incompatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato. Tuttavia, considerato il fatto che da un lato la Grecia ha unilateralmente deciso di ridurre l'importo dei residui aumenti di capitale da effettuare, per una somma pari all'importo nominale comportato da tale aiuto, e d'altro lato che OA non ha beneficiato della somma residua di aumento di capitale poiché le relative quote previste per il gennaio 1996 e il gennaio 1997 non sono ancora state versate, la Commissione ritiene che il vantaggio finanziario corrispondente per OA (in termini di capitale e di interessi) sarà neutralizzato. Su tale base l'aiuto non avrà effetto sulla concorrenza;

e) l'aiuto comportato dall'articolo 1, lettere j-b) e i), della legge n. 2271/94 (contestazione 15), poiché la Grecia ha confermato alla Commissione che l'esenzione fiscale di cui all'articolo citato è limitata alle esenzioni autorizzate dall'articolo 1, lettera c), della decisione iniziale, la Commissione ritiene che tali disposizioni non comportino elementi di aiuto a favore di OA;

f) l'aiuto risultante dal manifesto mantenimento oltre la data di notifica della decisione iniziale alla Grecia dell'esenzione di OA dal versamento dei diritti di atterraggio e di stazionamento nell'aeroporto greco (contestazione 16), la Commissione ritiene che avendo avuto luogo una compensazione da un lato tra i diritti di atterraggio e di stazionamento negli aeroporti greci non pagati da OA all'autorità greca per l`aviazione civile e d'altro lato i debiti dell'autorità per l'aviazione civile greca nei confronti di OA e avendo la Grecia confermato che OA rimborserà le somme non ancora versate all'autorità greca per l'aviazione civile valutate in misura pari a 1,29 miliardi di GRD (compresi gli interessi) entro il 31 dicembre 1998, tale contestazione cade, non sussistendo elementi di aiuto a favore di OA.

(67) Per quanto riguarda gli altri impegni per cui nella decisione iniziale non erano state accertate infrazioni da parte della Grecia [articolo 1, lettere a), da f) a n), p), q), da s) a u)], le informazioni in possesso della Commissione indicano che la Grecia ha adempiuto a tali impegni.

(68) Di conseguenza, secondo la Commissione, tutti questi impegni esposti nella decisione iniziale sono attualmente rispettati dalla Grecia.

(69) Per quanto riguarda la situazione dell'autoassistenza negli aeroporti greci, la Commissione, considerata la modifica del regolamento sulla procedura di rilascio delle licenze di autoassistenza, viste le informazioni trasmesse dalla Grecia sulle domande presentate dai vettori comunitari e le assicurazioni fornite dal governo ellenico nella lettera del 3 luglio 1998, ritiene che l'autoassistenza risulti effettivamente autorizzata sotto tutti gli aspetti negli aeroporti greci conformemente alle assicurazioni fornite nella decisione iniziale e che tale contestazione risulta ora risolta (contestazione 19).

(70) Tuttavia, secondo la Commissione il fatto che la Grecia attualmente rispetti tutti gli impegni non

basta a garantire la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. Di conseguenza è anche necessario valutare l'effetto sull'interesse comune dei passati inadempimenti della Grecia per quanto riguarda il rispetto di tali impegni.

(71) Il fatto che lo Stato abbia continuato ad interferire nella gestione di OA oltrepassando i precisi limiti del suo ruolo di azionista non ha comportato l'effetto di trasferire i problemi di OA sui suoi concorrenti. Inoltre tale comportamento non ha portato alcun tipo di vantaggio ad OA. Invece ha avuto un impatto negativo su aspetti specifici del processo di ristrutturazione della compagnia. Lo stesso vale per il fatto che lo Stato non ha conferito ad OA lo statuto fiscale di una società per azioni, paragonabile a quello di imprese greche di diritto civile.

(72) Il fatto che OA abbia beneficiato di aiuti non autorizzati per un totale di 13,2 miliardi di GRD avrebbe potuto provocare distorsioni sulla concorrenza. Tuttavia l'effetto cumulativo del fatto che la residua parte di conferimento di capitale non è ancora stata versata e che sarà ridotta di pari ammontare neutralizza qualsiasi effetto di distorsione di tale aiuto sulla concorrenza.

(73) Il fatto che il decreto presidenziale che abolisce i diritti preferenziali ed esclusivi di OA di operare servizi nazionali sul territorio metropolitano non sia entrato in vigore anteriormente al 31 dicembre 1994 non ha avuto effetti pratici sulle condizioni della concorrenza poiché tutte le rotte nazionali sul territorio metropolitano erano già aperte alla concorrenza.

(74) Il fatto che il decreto presidenziale che abolisce il diritto esclusivo di OA di operare servizi internazionali di linea verso paesi non appartenenti al SEE non è entrato in vigore in tempi ragionevoli non sembra aver avuto in pratica effetti sulle condizioni della concorrenza poiché la Commissione non è stata informata di alcun rifiuto opposto dalle autorità greche a concedere diritti di traffico per l'esercizio di tali servizi.

(75) Il fatto che siano persistite alcune restrizioni per l'esercizio di voli non di linea verso la Grecia dopo l'adozione della decisione iniziale probabilmente ha avuto qualche effetto sulle condizioni della concorrenza. Tuttavia, poiché tali restrizioni riguardavano soltanto collegamenti verso le isole greche, nonché aspetti specifici del trasporto aereo, il loro effetto sulle condizioni della concorrenza è stato limitato. La Commissione ritiene comunque che tali effetti limitati siano compensati dal fatto che OA non ha ricevuto il versamento del residuo conferimento di capitale e non ha avuto la possibilità di ricorrere alle garanzie dello Stato.

(76) Sulla base delle considerazioni sopra esposte, la Commissione ritiene che l'inadempimento passato della Grecia nei confronti degli impegni non ha avuto effetto sull'interesse comune o ha avuto effetti limitati che sono stati largamente compensati dalle conseguenze negative dell'avvio della procedura per OA.

(77) Inoltre la Commissione ha verificato se l'aiuto rientri ancora in un programma globale di ristrutturazione volto a migliorare le condizioni finanziarie di OA in modo da riportarla entro tempi ragionevoli ad una situazione di efficienza e di competitività nel contesto in cui opera.

(78) Sotto questo profilo la Commissione osserva che il governo greco ha presentato il 6 luglio 1998 un nuovo programma di ristrutturazione che riguarda il periodo 1998-2002 e che quindi prolunga il periodo della ristrutturazione al di là del termine previsto dal piano iniziale (1997). L'aggiornamento del piano iniziale ed il prolungamento del periodo di ristrutturazione erano necessari per consentire ad OA di risanare la situazione per quanto riguarda la realizzazione degli obiettivi previsti dal piano iniziale.

(79) Il nuovo piano non comporta aiuti diversi da quelli che sono stati autorizzati nella decisione iniziale e che non sono ancora stati concessi ad OA. Trattasi di un aumento di capitale di 35 miliardi di GRD e di garanzie dello Stato per un totale di 378 milioni di USD inizialmente previste per essere utilizzate a fronte di prestiti contratti anteriormente al 31 dicembre 1997. Tuttavia come indicato dalla Grecia nella lettera del 6 luglio 1998 il piano limita l'aumento di capitale a 21,8 miliardi di GRD per tener conto dei nuovi aiuti non autorizzati concessi ad OA in

forza della legge n. 2271/94. In aggiunta, per quanto riguarda le garanzie dello Stato, il piano stabilisce che dette garanzie saranno prestate per i prestiti da contrarre anteriormente al 31 dicembre 2000.

(80) Il nuovo piano di ristrutturazione ridefinisce e potenzia gli interventi imposti ad OA in termini di controllo dei costi e di produttività. Esso è basato su nuove condizioni in materia di lavoro che sono già applicabili e che consentiranno ad OA di ridurre i costi del lavoro e migliorare la produttività del personale. Quindi la produttività sotto il profilo costo del lavoro dovrebbe crescere del 16 % tra il 1998 e il 2002. I rendimenti, che sono attualmente molto modesti, cresceranno per effetto di tariffe più elevate, ristrutturazione della rete, introduzione di un sistema di gestione del rendimento e miglioramento del prodotto. Il piano prevede un'utilizzazione intensiva della flotta, mentre la relativa crescita sarà limitata a 4 aeromobili addizionali nel corso di attuazione del piano. Tuttavia poiché il programma di rinnovo della flotta comporterà l'adozione di capacità offerta da OA nel SEE (più 12 % per quanto riguarda i posti/chilometro disponibili) non supererà la crescita media del mercato (20-22 %) ([1])

(81) Per effetto delle nuove condizioni sopra descritte, OA dovrebbe ritornare in attivo nel 1998. Grazie all'aumento delle entrate ed alla riduzione dei costi il piano consentirà ad OA di mantenere la redditività nel periodo della sua applicazione e di far fronte agli importanti investimenti necessari per il programma di rinnovo della flotta ed il trasferimento all'aeroporto di Spata.

(82) Mentre l'acquisizione di nuovi aeromobili (311 miliardi di GRD) sarà finanziata congiuntamente attingendo a riserve di liquidità, prestiti a lungo termine e finanziamenti stipulati con banche commerciali e leasing operativi, il trasferimento a Spata sarà finanziato da riserve di cash flow (40 miliardi di GRD) e da una somma erogata a titolo di compensazione dallo Stato per la perdita degli investimenti nell'aeroporto di Hellenikon a causa della sua chiusura (secondo le stime 35 miliardi di GRD). Per quanto riguarda tale compensazione, il governo greco ha confermato alla Commissione con lettera del 3 luglio 1998 che essa non comporterà elementi di aiuto a favore di OA in quanto sarà versata sulla base del diritto civile greco e che l'entità della compensazione da versare corrisponderà rigorosamente a quanto avrebbe potuto incassare un'impresa in una posizione analoga. Inoltre per ovviare alle preoccupazioni della Commissione per quanto riguarda i tempi di versamento della compensazione, la Grecia ha anche fornito nuove assicurazioni alla Commissione che sulla base dell'accordo da stipulare tra OA e lo Stato greco, la compensazione verrà versata in coincidenza con le spese sostenute dall'impresa per trasferirsi all'aeroporto di Spata.

(83) Considerato che tali investimenti per un totale di 346 miliardi di GRD sono necessari per la futura efficienza economico-finanziaria dell'impresa nel caso del rinnovo della flotta e obbligatori nel caso del trasferimento all'aeroporto di Spata in quanto l'aeroporto di Hellenikon sarà chiuso nel 2001, la Commissione ritiene che, tenendo conto dei nuovi aiuti non autorizzati concessi ad OA per un importo di 13,2 miliardi di GRD, tanto il conferimento di capitale di 21,8 miliardi di GRD che le garanzie dello Stato per 378 milioni di USD (pari a 120 miliardi di GRD) sono necessari per mantenere i costi finanziari ad un livello sostenibile nel periodo di realizzazione del piano durante il quale il rapporto debiti/capitale rimarrà ad un livello superiore a quello medio tipico dell'industria (sarà pari a 2,34 nel 2002). Tuttavia ciò è in sintonia con il rilevante importo degli investimenti che OA dovrebbe essere in grado di sostenere in quanto i rendimenti e le entrate sono destinati ad aumentare in misura sostanziale (fatturato da 324,294 miliardi di GRD nel 1998 a 380,326 miliardi di GRD nel 2002).

(84) Su tale base, considerati il livello ragionevole dei profitti attesi e l'andamento del rapporto debiti/capitale, la Commissione ritiene che l'entità dell'aiuto approvato dalla decisione iniziale sia sufficiente e non eccessivo.

(85) Per quanto riguarda l'effettiva realizzazione del nuovo piano la Commissione è confortata dall'esistenza di un piano analitico di attuazione che integra il nuovo piano. Il piano di attuazione, stabilendo il calendario dei vari interventi, i costi dell'attuazione ed i tempi ed entità dei benefici in programma, rafforza la credibilità del nuovo piano. La Commissione tuttavia osserva che il sistema di informazione sulla gestione attualmente in funzione presso OA non consente alla direzione dell'impresa di ricevere costantemente adeguate informazioni che le consentireb-

([1]) Basato su stime AEA.

bero di seguire i risultati dell'attuazione e di adattare ulteriormente il nuovo piano, qualora necessario. Di conseguenza la Commissione intende controllare sulla base di una relazione particolareggiata che la Grecia è tenuta a presentare in materia entro e non oltre il 1° dicembre se la direzione di OA disponga effettivamente di un sistema di informazione sulla gestione operativo ed adeguato.

(86) Sulla base degli elementi sopra esposti, la Commissione ritiene che il nuova piano costituisca il quadro idoneo a consentire ad OA di riportarsi in una situazione di efficienza entro il 2000 e di mantenerla al di là di tale data.

(87) Infine la Commissione ricorda l'esistenza dei 21 impegni assunti dalla Grecia nel quadro della decisione iniziale che, come sopra menzionato, sono al momento attuale integralmente rispettati. Tali impegni restano pienamente applicabili nel periodo cui si riferisce il nuovo piano di ristrutturazione, vale a dire fino al 31 dicembre 2002 e sono necessari per garantire la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(88) Tuttavia, per tener conto del fatto che il piano di ristrutturazione è stato modificato e prorogato al di là del 1997, nonché del fatto che tale piano dovrebbe consentire ad OA di riportarsi in attivo nel 2002, la Commissione ritiene che l'effettiva compatibilità dell'aiuto con il mercato comune imponga un aggiornamento ed una precisazione delle condizioni derivanti dagli impegni. A tale scopo:

a) il versamento della seconda quota di 7,8 miliardi di GRD sarà subordinato all'adempimento delle condizioni imposte per garantire la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune e l'effettiva attuazione del nuovo piano di ristrutturazione, nonché la realizzazione dei risultati attesi (in particolare per quanto riguarda *i ratio* relativi ai costi e alla produttività indicati nella parte VI). II versamento della quota non sarà svincolato se le condizioni non sono rispettate e/o gli obiettivi del nuovo piano di ristrutturazione non sono raggiunti;

b) almeno 10 settimane prima dello svincolo della seconda quota prevista per il 15 giugno 1999 e entro la fine dei mesi di ottobre 1999, marzo 2000 ed ottobre 2000 la Grecia sarà invitata a presentare alla Commissione una relazione sull'adempimento di tutte le condizioni imposte per garantire la compatibilità dell'aiuto e l'attuazione del nuovo piano di ristrutturazione e la realizzazione dei risultati previsti (in particolare per quanto riguarda i *ratio* relativi ai costi e alla produttività di cui alla parte VI);

c) la Grecia sarà invitata ad assicurare che OA non abbia un comportamento di *price leader* sui collegamenti di linea Atene-Stoccolma ed Atene-Londra nel periodo cui si riferisce il nuovo piano di ristrutturazione. Non vi è bisogno di ampliare la portata di tale obbligo ad altri collegamenti aerei operati da OA diversi da quelli espressamente indicati all'articolo 1, lettera p), della decisione iniziale poiché la Commissione non è venuta in possesso di prove sostanziali del fatto che i prezzi offerti da OA su altre rotte suscitino preoccupazioni sotto il profilo della concorrenza. Per quanto riguarda le rotte Atene-Stoccolma ed Atene-Londra la Commissione osserva che l'impegno assunto in forza dell'articolo 1, lettera p) è stato pienamente rispettato;

d) la Grecia sarà invitata a continuare a garantire che nel periodo cui si riferisce il nuovo piano di ristrutturazione il numero di posti offerti da OA sui voli di linea nel SEE, compresi i voli supplementari e stagionali e compresi i servizi tra la Grecia continentale e le isole greche, non supereranno quelli offerti da OA nel mercato rappresentato dallo Spazio economico europeo nel 1997 (7 792 243 posti), tenendo conto tuttavia di un eventuale aumento proporzionale alla crescita del mercato in questione. La portata di tale obbligo è maggiore rispetto a quanto previsto dall'articolo 1, lettera s), della decisione iniziale per includere la capacità offerta da OA sui servizi interni verso le isole greche, a riscontro del fatto che gli aeroporti nelle isole greche non sono più esonerati dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92. Non vi è bisogno di ampliare ulteriormente la portata di tale obbligo ai servizi verso i paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo poiché la concorrenzialità di OA su tali rotte rispetto a quella di altri vettori comunitari non suscita problemi. Il numero di rotte operate da OA verso i

paesi non appartenenti al SEE è limitato, al pari dell'offerta di OA sui collegamenti in questione. Inoltre OA intende cessare taluni servizi (Boston, Montreal, Toronto e Nairobi).

(89) In aggiunta la Commissione conferma espressamente che le garanzie dello Stato per un importo complessivo di 378 milioni di USD a fronte dei prestiti da contrarre anteriormente al 31 dicembre 2000 possono essere utilizzate sia per l'acquisto di aeromobili che per operazioni di leasing di aeromobili conformemente all'intenzione espressa nella decisione iniziale.

IX

(90) Per quanto riguarda i nuovi aiuti non notificati per i quali la Commissione ha deciso di avviare la procedura, nonché gli altri aiuti non notificati accertati nel corso della procedura, la Commissione fa rinvio alla valutazione esposta nella precedente parte VIII per quanto riguarda il rispetto da parte della Grecia dell'impegno di non concedere altri aiuti, sotto qualsiasi forma, ad OA (contestazioni 14, 15 e 16 bis).

(91) Su tale base la Commissione ritiene che gli aiuti illegali comportati dall'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), e paragrafo 4 della legge n. 2271/94 siano incompatibili con il mercato comune. Tuttavia, poiché gli effetti di tali aiuti sulla concorrenza saranno neutralizzati, la Commissione ritiene che la Grecia non debba essere invitata a recuperarli. In aggiunta la Commissione ritiene che le disposizioni dell'articolo 1, lettere b) e i), della legge n. 2271/94 e la contestazione riguardante i diritti di atterraggio e di stazionamento negli aeroporti greci non pagati da OA non comportino elementi di aiuto a favore di OA.

X

(92) Le considerazioni esposte nelle precedenti parti VIII e IX riguardano le preoccupazioni espresse dalla Commissione nella sua decisione del 30 aprile 1996 di avviare la procedura e dagli Stati membri e terzi interessati nelle osservazioni che hanno successivamente trasmesso.

(93) Alla luce delle considerazioni sopra esposte, la Commissione ritiene che:

a) l'aiuto che la Grecia ha concesso e intende concedere ad OA sotto forma di:

i) garanzie per i prestiti a favore della compagnia prorogate fino al 7 ottobre 1994 a norma dell'articolo 6 della legge greca n. 96/75,

ii) nuove garanzie per complessivi 378 milioni di USD per i prestiti da stipulare anteriormente al 31 dicembre 2000 per l'acquisto di nuovi aeromobili,

iii) ripiano del debito dell'impresa per 427 miliardi di GRD,

iv) capitalizzazione del debito dell'impresa per 64 miliardi di GRD,

v) conferimento di capitale di 54 miliardi di GRD ridotto a 40,8 miliardi di GRD in tre quote rispettivamente di 19, 14 e 7,8 miliardi di GRD nel 1995, 1998 e 1999,

possano beneficiare della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo sempreché le condizioni formulate nella decisione iniziale all'articolo 1, lettere da a) ad u), siano soddisfatte al pari di alcune altre condizioni in modo da garantire che l'aiuto non incida negativamente sulle condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune;

b) gli aiuti illegali concessi ad OA dalla Grecia in forza dell'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), e paragrafo 4 della legge n. 2271/94 sono incompatibili con il mercato comune. La Grecia non è invitata ad ordinare il rimborso di tali aiuti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto a fini di ristrutturazione che la Grecia ha concesso e intende concedere ad Olympic Airways sotto forma di:

i) garanzie a fronte di prestiti a favore della compagnia prorogate fino al 7 ottobre 1994 a norma dell'articolo 6 della legge greca n. 96/75,

ii) nuove garanzie per complessivi 378 milioni di USD per i prestiti da stipulare anteriormente al 31 dicembre 2000 per l'acquisto di nuovi aeromobili,

iii) ripiano del debito dell'impresa per 427 miliardi GRD,

iv) capitalizzazione del debito dell'impresa per 64 miliardi di GRD,

v) conferimento di capitale di 54 miliardi di GRD ridotto a 40,8 miliardi di GRD in tre quote rispettivamente di 19, 14 e 7,8 miliardi di GRD nel 1995, 1998 e 1999,

è considerato compatibile con il mercato comune e con l'accordo sullo Spazio economico europeo a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell`accordo a condizione che:

a) la Grecia si conformi agli impegni elencati nell'articolo 1, lettere da a) ad u), della decisione 94/696/CE della Commissione del 7 ottobre 1994 relativa agli aiuti concessi dalla Repubblica ellenica a favore della compagnia Olympic Airways;

b) la Grecia garantisca che OA non assuma un comportamento da *price leader* sui collegamenti di linea Atene-Stoccolma e Atene-Londra nel periodo dal 1998 al 2002 compreso;

c) la Grecia garantisca che fino al termine del 2002, il numero di posti offerti da OA sui voli di linea nel SEE, compresi i voli supplementari e stagionali e compresi i servizi tra la Grecia continentale e le isole greche non supererà quello offerto da OA nel mercato dello Spazio economico europeo nel 1997 (7 792 243 posti), tenendo tuttavia conto di un eventuale aumento proporzionale alla crescita del mercato in questione;

d) la Grecia garantisca che entro il 1° dicembre 1998 OA avrà attuato un sistema di informazione sulla gestione operativo ed adeguato. La Grecia presenta entro il 1° dicembre 1998 alla Commissione una relazione in materia.

2. Il versamento della seconda quota di 7,8 miliardi di GRD è subordinato all'adempimento delle condizioni imposte per garantire la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune e l'effettiva attuazione del nuovo piano di ristrutturazione, nonché la realizzazione dei risultati attesi (in particolare per quanto riguarda i quozienti relativi ai costi e alla produttività).

Almeno 10 settimane prima dello svincolo della seconda quota previsto per il 15 giugno 1999 ed entro la fine dei mesi di ottobre 1999, marzo 2000 ed ottobre 2000 la Grecia sarà invitata a presentare alla Commissione una relazione sull'adempimento di tutte le condizioni imposte per garantire la compatibilità dell'aiuto e l'attuazione del nuovo piano di ristrutturazione e la realizzazione dei risultati previsti (in particolare per quanto riguarda i quozienti relativi ai costi ed alla produttività). La seconda quota non sarà svincolata se le condizioni non sono rispettate e/o gli obiettivi del nuovo piano di ristrutturazione non sono raggiunti.

Articolo 2

Gli aiuti illegittimi concessi ad OA dalla Grecia in forza dell'articolo 2, paragrafo 12, lettera a), e paragrafo 4 della legge n. 2271/94 sono incompatibili con il mercato comune e con l'accordo sullo Spazio economico europeo in virtù dell`articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

Articolo 3

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 14 agosto 1998.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione