2025/1167

30.6.2025

DECISIONE (UE) 2025/1167 DELLA COMMISSIONE

del 29 novembre 2024

relativa all'aiuto di Stato SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) al quale la Germania ha dato esecuzione a favore di DB Cargo

[notificata con il numero C(2024) 8610]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

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

vista la decisione con cui la Commissione ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alle misure individuate nel caso SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

dopo aver invitato le parti interessate a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ([2]), e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

(1) Il 19 aprile 2018 la Commissione ha ricevuto una denuncia relativa a presunti aiuti di Stato concessi a DB Cargo Aktiengesellschaft («DB Cargo») ([3]).

(2) Con lettera del 31 gennaio 2022 («decisione di avvio»), dopo le diverse osservazioni ricevute dal denunciante e dalla Germania ivi descritte, in particolare dopo aver trasmesso la denuncia con una prima richiesta di informazioni il 20 settembre 2018, la Commissione ha notificato alla Germania la propria decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in relazione a quattro misure concesse a favore di DB Cargo.

(3) Il 19 agosto 2022 la decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([4]). La Commissione ha invitato le autorità tedesche e le parti interessate a presentare osservazioni sulla decisione di avvio entro un mese.

(4) Le autorità tedesche hanno presentato alla Commissione le loro osservazioni sulla decisione di avvio con lettera del 21 aprile 2022. La Germania ha inoltre trasmesso ulteriori osservazioni e informazioni il 17 maggio, l'8 giugno, il 25 luglio, il 28 agosto, il 26 settembre e il 23 ottobre 2023. Nel 2024 la Germania ha presentato informazioni supplementari il 13 marzo, il 10 giugno e il 1º luglio.

([1]) Decisione della Commissione, del 31 gennaio 2022, sul caso SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) — Germania Presunte misure di aiuto di Stato a favore di DB Cargo.
([2]) GU C 316 del 19.8.2022, pag. 20.
([3]) L'identità del denunciante è riservata.
([4]) Cfr. nota 1.

(5) Il 19 settembre 2022 la Commissione ha ricevuto osservazioni dall'Associazione europea del trasporto ferroviario di merci (ERFA), un'organizzazione europea che rappresenta gli interessi di società di trasporto ferroviario di merci private e indipendenti, e dal denunciante. Il 18 novembre 2022 la Commissione ha inviato le osservazioni delle parti interessate alle autorità tedesche invitandole a presentare le loro osservazioni, inviate con lettera del 18 gennaio 2023.

(6) La Commissione ha richiesto ulteriori informazioni e chiarimenti alla Germania con lettera del 26 luglio 2022, alla quale la Germania ha risposto con lettera del 26 settembre 2022. La Commissione ha richiesto informazioni supplementari alla Germania con lettere del 1º agosto e del 27 settembre 2023 (alle quali la Germania ha risposto con lettere del 31 ottobre e del 9 novembre 2023). La Commissione ha inoltre presentato richieste con lettere del 15 maggio 2024, del 5 settembre 2024 e del 17 novembre 2024, alle quali la Germania ha risposto con lettere del 10 giugno, del 5 e 27 settembre, dell'1 e 21, 22, 23 e 25 novembre 2024.

(7) I servizi della Commissione hanno incontrato le autorità tedesche anche nelle seguenti date nel 2023: 24 febbraio, 19 aprile, 12 maggio, 30 giugno, 28 luglio, 18 agosto, 29 agosto, 21 settembre, 21 novembre e 20 dicembre; e nelle seguenti date nel 2024: 13 marzo, 30 aprile, 13 giugno, 5 luglio, 11 luglio, 12 e 19 settembre, 19 e 25 novembre.

(8) Con lettera del 21 novembre 2024, il governo della Repubblica federale di Germania ha convenuto in via eccezionale di rinunciare ai diritti derivanti dall'articolo 342 TFUE in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1/1958 e di far adottare e notificare la presente decisione in inglese a norma dell'articolo 297 del trattato.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. DB Cargo: storia, struttura e norme aziendali

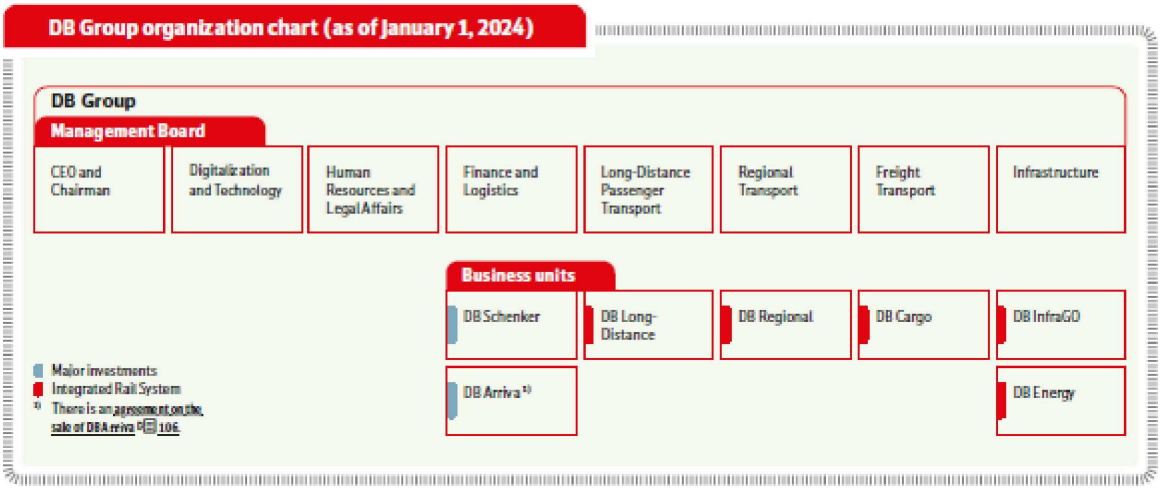
(9) DB Cargo è un operatore di servizi di trasporto ferroviario di merci con sede a Mainz, in Germania. Essa fornisce servizi di trasporto ferroviario di merci in 17 paesi, tra cui Stati membri. DB Cargo opera nel mercato interno attraverso controllate nazionali, quali TFG Transfracht GmbH, e tramite controllate internazionali anche in altri Stati membri, quali DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A., o Transfesa Logistics, S.A. (Spagna) (di seguito congiuntamente «gruppo DB Cargo») ([5]).

(10) DB Cargo è una controllata di Deutsche Bahn Aktiengesellschaft («DB AG»). DB AG è una holding e società madre di una serie di controllate nazionali e internazionali, tra cui DB Cargo (DB AG e l'insieme delle società di sua proprietà sono di seguito denominate «gruppo DB»). Il gruppo DB opera nel settore del trasporto nazionale e internazionale di merci e passeggeri, della logistica e dei servizi ausiliari relativi al trasporto ferroviario. La figura 1 mostra una rappresentazione semplificata delle diverse operazioni del gruppo DB.

([5]) Per quanto riguarda la misura 1 (cfr. considerando 39), secondo le informazioni fornite dalla Germania, la base di calcolo per il trasferimento di profitti o perdite è l'«*Ergebnis nach Steuern*» (profitto al netto delle imposte) di DB Cargo AG. Il profitto al netto delle imposte di DB Cargo AG comprende anche il profitto al netto delle imposte delle controllate nazionali. Oltre a DB Cargo AG, sono considerate le controllate nazionali di seguito indicate:
— RBH Logistics GmbH;
— Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH;
— DB Cargo Vermögensverwaltungs AG;
— DB Cargo Logistics GmbH;
— DB Cargo BTT GmbH;
— TFG Transfracht GmbH;
— DB Intermodal Services GmbH;
— DB Cargo Eurasia GmbH.

Figura 1

Organizzazione aziendale del gruppo DB



Fonte: relazione annuale integrata 2023 di Deutsche Bahn.

(11) Sin dalla sua costituzione nel 1994, DB AG è interamente di proprietà dello Stato federale tedesco («Bund»). DB AG controlla, tra le altre linee di attività, le attività di trasporto ferroviario di merci del gruppo DB. Nel corso degli anni DB AG ha detenuto una partecipazione azionaria nella società che gestiva l'attività di trasporto ferroviario di merci che variava tra il 92 % e il 100 %; dal 2011 DB AG detiene il 100 % della società che gestisce tale attività. L'organizzazione societaria e la collocazione delle attività di trasporto ferroviario di merci all'interno della struttura del gruppo DB sono cambiate nel tempo.

(12) Nel periodo oggetto dell'indagine (dal 1º gennaio 2012 per la misura 1 e dal 20 settembre 2008 per le misure da 2 a 4), come descritto nella sezione 2.3, l'attività di trasporto ferroviario di merci di DB AG è stata gestita da diverse entità. Per comodità di riferimento, salvo indicazione contraria, il termine «DB Cargo» designa l'entità appartenente al gruppo DB e che gestisce le attività di trasporto ferroviario di merci dello stesso:

a) dal 1º settembre 2003 al 15 febbraio 2009 l'entità che gestiva l'attività di trasporto ferroviario di merci era registrata con la denominazione sociale Railion Deutschland AG;

b) dal 16 febbraio 2009 al 29 ottobre 2012 l'entità che gestiva l'attività di trasporto ferroviario di merci era registrata con la denominazione sociale DB Schenker Rail Deutschland AG;

c) il 30 ottobre 2012 la denominazione sociale è stata modificata in DB Schenker Rail AG;

d) dal 1º marzo 2016 l'attività di trasporto ferroviario di merci è stata gestita con la denominazione sociale DB Cargo.

(13) Dal 2016 DB Cargo è una controllata diretta detenuta al 100 % da DB AG. In precedenza, a partire dal 1º gennaio 2012, DB Cargo era una controllata diretta di DB Mobility Logistics AG («DB ML»). Prima del 2012, a partire dal 2003, DB Cargo era una controllata indiretta di DB ML. DB ML era detenuta direttamente al 100 % da DB AG, mentre, come descritto al considerando 11, la partecipazione azionaria nella società che gestiva il trasporto ferroviario di merci era almeno del 92 %. Pertanto dal 2011 DB Cargo era interamente detenuta indirettamente da DB AG, mentre prima del 2011 la DB AG deteneva almeno il 92 % di partecipazione indiretta nella DB Cargo.

(14) Fino al 31 dicembre 2015, DB ML era responsabile di diversi servizi offerti dal gruppo DB, in particolare le attività di trasporto ferroviario (passeggeri e merci) di quest'ultimo. DB Cargo (registrata fino al 29 febbraio 2016 come DB Schenker Rail AG) era una controllata al 100 % di DB ML, insieme ad altre quali le due società controllate di trasporto ferroviario di passeggeri DB Regio AG e DB Fernverkehr AG. Il 26 agosto 2016 DB ML è stata assorbita da DB AG. Di conseguenza, DB Cargo, DB Regio AG e DB Fernverkehr AG sono diventate controllate dirette di DB AG. L'accordo di fusione è stato firmato tra DB AG e DB ML e, di conseguenza, approvato dalle rispettive assemblee generali delle due società il 15 luglio 2016. L'accordo di fusione ha avuto effetto retroattivo a partire dal 1º gennaio 2016.

(15) DB AG, dalla sua creazione nel 1994, e DB Cargo dal 2009 sono costituite come *Aktiengesellschaften* («AG»), ossia società per azioni di diritto societario tedesco. Lo stesso vale per DB ML per la durata della sua esistenza. Le *Aktiengesellschaften* sono disciplinate, in particolare, dalla legge tedesca sulle società per azioni (*Aktiengesetz* — AktG). In una AG, gli azionisti sono rappresentati in seno all'assemblea generale (*Hauptversammlung*). L'assemblea generale elegge i rappresentanti degli azionisti al consiglio di vigilanza (*Aufsichtsrat*). I rappresentanti dei lavoratori sono eletti conformemente alla legge tedesca sulla cogestione (*Mitbestimmungsgesetz* — MitbestG). Il consiglio di vigilanza elegge i membri del consiglio di direzione (*Vorstand*), responsabili della gestione dell'AG. Mentre i membri del consiglio di direzione sono eletti dal consiglio di vigilanza, secondo la normativa che disciplina le *Aktiengesellschaften* il consiglio di direzione di un'*Aktiengesellschaft* è indipendente dal consiglio di vigilanza, nonché dall'assemblea generale, nel senso che quest'ultima, in linea di principio, non può impartire istruzioni al consiglio di direzione ([6]).

(16) La tabella 1 indica le entrate del gruppo DB, nonché del gruppo DB Cargo e di DB Cargo considerate individualmente, per il periodo oggetto dell'indagine.

Tabella 1

Entrate del gruppo DB e di DB Cargo nel periodo 2012-2023 ([7])

(in milioni di EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gruppo DB	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
Gruppo DB Cargo	4 926	4 843	4 863	4 767	4 560	4 528	4 460	4 449	4 119	4 487	5 244	5 582
DB Cargo	3 413	3 368	3 428	3 368	3 440	3 455	3 384	3 360	3 183	3 348	3 474	3 794

Fonte: *relazioni integrate del gruppo DB e rendiconti finanziari annuali di DB Cargo.*

(17) Per quanto riguarda il processo decisionale all'interno del gruppo DB, il regolamento interno («*Geschäftsordnung*») del consiglio di direzione di DB AG riserva a questo organo le decisioni riguardanti la pianificazione a breve e a medio termine e gli obiettivi strategici a lungo termine. Inoltre il consiglio di direzione decide anche in merito all'emissione, alla modifica e all'abrogazione degli orientamenti del gruppo. È opportuno che il consiglio di direzione decida in merito alle singole misure specifiche (sebbene le decisioni riguardino società controllate o consociate) in materia di ([8]):

a) avvio e interruzione di settori chiave di attività, modifiche sostanziali dell'organizzazione aziendale e conclusione, modifica e annullamento di accordi aziendali ([9]);

b) costituzione di società; acquisizione, vendita e modifica di partecipazioni (comprese le misure di conversione e di capitale) per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR, a eccezione delle misure all'interno del gruppo;

c) acquisizione, vendita, imposizione di gravami e disponibilità di altro tipo in relazione a beni immobili e altri diritti di proprietà per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR, escludendo la concessione di ipoteche fondiarie;

d) emissione di titoli, assunzione e concessione di prestiti: esclusi i prestiti al di fuori del gruppo di durata inferiore a un anno e la concessione e assunzione di prestiti all'interno del gruppo;

([6]) Ai sensi dell'articolo 76, paragrafo 1, dell'*Aktiengesetz*.

([7]) Le cifre relative al gruppo DB e al gruppo DB Cargo si basano sui principi contabili IFRS, mentre le entrate specifiche di DB Cargo si basano sui principi contabili stabiliti dal codice di commercio tedesco (*Handelsgesetzbuch — HGB*). Pertanto tali dati non sono del tutto comparabili.

([8]) L'elenco delle singole misure per le quali è richiesta l'approvazione del consiglio di direzione non è cambiato dal 2010; prima di tale versione, le soglie monetarie di cui alle lettere b), c), e) e f) erano inferiori.

([9]) Per «accordi aziendali» («*Unternehmensverträge*») si intendono gli accordi disciplinati dagli articoli 291 e seguenti dell'AktG, nei quali rientrano gli accordi in materia di controllo e di trasferimento dei profitti.

e) accettazione e concessione di garanzie al di fuori delle normali attività; accettazione e concessione di garanzie nel quadro delle normali attività per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR;

f) approvazione di progetti di investimento, spesa, locazione e leasing compresi nella pianificazione aziendale per un valore pari o superiore a 250 milioni di EUR; approvazione di progetti compresi nella pianificazione aziendale di cui il valore totale/la previsione di valore totale o il fabbisogno di capitale proprio supera quanto disposto dal piano di 10 milioni di EUR o più; ulteriore approvazione di progetti non compresi nella pianificazione aziendale per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR;

g) modifiche della composizione del consiglio di direzione e di altre posizioni dirigenziali, nella misura in cui appartengono al direttivo del gruppo;

h) nomina e revoca dei rappresentanti generali della società, nonché concessione e revoca delle procure della società.

(18) Secondo il regolamento interno, le decisioni in seno al consiglio di direzione di DB AG sono adottate all'unanimità. Qualora non sia possibile raggiungere un consenso, la validità della decisione è subordinata all'approvazione a maggioranza dei due terzi dei membri che partecipano al processo decisionale.

(19) Per quanto riguarda i rapporti con il consiglio di vigilanza di DB AG, il consiglio di direzione dell'impresa presenta annualmente al consiglio di vigilanza, per iscritto, un piano d'impresa a breve e medio termine che interessa tutti i principali settori di attività della società.

(20) Inoltre alcune misure singole, sebbene interessino società controllate o consociate, richiedono l'approvazione del consiglio di vigilanza di DB AG. In base all'elenco delle operazioni commerciali che richiedono l'approvazione da parte del consiglio di vigilanza di DB AG, tali tra le misure è compreso in particolare quanto segue ([10]):

a) avvio di nuovi importanti settori di attività o abbandono di importanti settori di attività esistenti;

b) modifiche sostanziali della società e dell'organizzazione del gruppo;

c) cambiamenti relativi alla distribuzione delle attività del consiglio di direzione e ai rappresentanti generali della società;

d) costituzione, acquisizione o scioglimento di società e acquisizione e vendita di partecipazioni societarie, comprese le variazioni del tasso di partecipazione e la partecipazione a un aumento di capitale a fronte di conferimenti, a eccezione delle operazioni interaziendali se il valore della singola misura supera i 25 milioni di EUR;

e) misure relative alle società del gruppo e alle partecipazioni che rivestono un'importanza fondamentale o pregiudizievole per la società o il gruppo o che hanno implicazioni finanziarie significative;

f) acquisizione, vendita, imposizione di gravami e altre cessioni in relazione a beni immobili e altri diritti di proprietà se il valore della singola misura supera i 25 milioni di EUR;

g) emissione di obbligazioni o altri prestiti aventi durata superiore a un anno, a eccezione dei prestiti da società controllate o consociate;

h) assunzione di garanzie e di promesse di debito, e altri titoli al di fuori delle normali attività, se il valore della singola misura supera i 5 milioni di EUR;

i) concessione di prestiti al di fuori delle normali attività se il valore della singola misura supera i 5 milioni di EUR, a eccezione dei prestiti a società controllate o consociate;

([10]) Tra il 2008 e la data della presente decisione non sono state apportate modifiche all'elenco di tali misure nelle diverse versioni del regolamento interno applicabile.

j) accordi di cooperazione che esulano dalle normali attività d'impresa e che sono di fondamentale importanza per la società;

k) progetti di investimento non già inclusi nella pianificazione aziendale a breve e medio termine se il loro importo supera i 10 milioni di EUR nei singoli casi.

(21) Ai sensi dello statuto di DB AG, il consiglio di vigilanza della società è composto da 20 membri. Dieci di loro rappresentano gli azionisti, mentre gli altri i lavoratori. Per quanto riguarda i dieci rappresentanti degli azionisti, sette di loro sono eletti dall'assemblea generale, mentre il governo federale ha il diritto di distaccare direttamente tre membri presso il consiglio di vigilanza. Secondo il regolamento interno del consiglio di vigilanza di DB AG, le decisioni del consiglio di vigilanza richiedono la maggioranza dei voti espressi, a meno che la legge o lo statuto della società non prevedano una maggioranza diversa. In caso di parità di voti, il presidente dispone di due voti in un'ulteriore votazione sulla stessa questione.

(22) Per quanto riguarda il consiglio di direzione, il regolamento interno di DB Cargo prevede che il consiglio di direzione decida collegialmente su tutte le questioni di importanza fondamentale o sostanziale per la società, nonché sulle questioni ad esso attribuite ai fini di una decisione congiunta ai sensi della legge, dello statuto della società o del suo regolamento interno. Le decisioni sono adottate all'unanimità o, in mancanza di questa, a maggioranza qualificata, con la stessa modalità descritta al considerando 18 prevista per il consiglio di direzione di DB AG. Il regolamento interno del consiglio di direzione di DB Cargo è integrato da un elenco tassativo delle operazioni commerciali che richiedono l'approvazione della controllante diretta di DB Cargo. Le suddette misure consistono in ([11]):

a) tutte le questioni di importanza fondamentale e sostanziale;

b) avvio e abbandono di settori chiave di attività, modifiche sostanziali dell'organizzazione aziendale e conclusione, modifica e risoluzione di contratti societari;

c) costituzione di società;

d) acquisizione, vendita e modifica (comprese le misure di conversione e di capitale) di partecipazioni azionarie, a eccezione delle misure i) in cui sono coinvolte solo società che sono, direttamente o indirettamente, di proprietà esclusiva di DB AG; o ii) il cui oggetto è una partecipazione non interamente consolidata e il cui valore è inferiore a 10 milioni di EUR;

e) acquisizione e vendita di operazioni o di loro parti, a eccezione delle misure i) in cui sono coinvolte solo società che sono, direttamente o indirettamente, di proprietà esclusiva di DB AG; o ii) il cui valore è inferiore a 10 milioni di EUR;

f) acquisizione, vendita, imposizione di gravami e disponibilità di altro tipo in relazione a beni immobili e altri diritti di proprietà per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR, escludendo la concessione di ipoteche fondiarie;

g) emissione di titoli, assunzione e concessione di prestiti; esclusi i prestiti al di fuori del gruppo di durata inferiore a un anno o la concessione e assunzione di prestiti a DB AG e DB Finance B.V.;

h) assunzione e concessione di garanzie al di fuori delle normali attività; assunzione e concessione di garanzie nel quadro delle normali attività per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR;

i) approvazione di progetti di investimento, spesa, locazione e leasing compresi nella pianificazione aziendale per un valore pari o superiore a 250 milioni di EUR; approvazione e avvio di progetti compresi nella pianificazione aziendale di cui il valore totale/la previsione di valore totale o il fabbisogno di capitale proprio supera quanto disposto dal piano di 10 milioni di EUR o più; nonché approvazione e avvio di progetti non compresi nella pianificazione aziendale per un valore pari o superiore a 10 milioni di EUR;

j) modifiche della composizione dei consigli di direzione e di altre posizioni dirigenziali.

([11]) Come nel caso delle singole misure descritte al considerando 17, le versioni precedenti degli anni 2009 e 2011 si riferiscono a soglie monetarie inferiori. Inoltre la versione del 2011 fa riferimento, alla lettera f), anche a DB ML, e non solo a DB AG e DB Finance B.V.

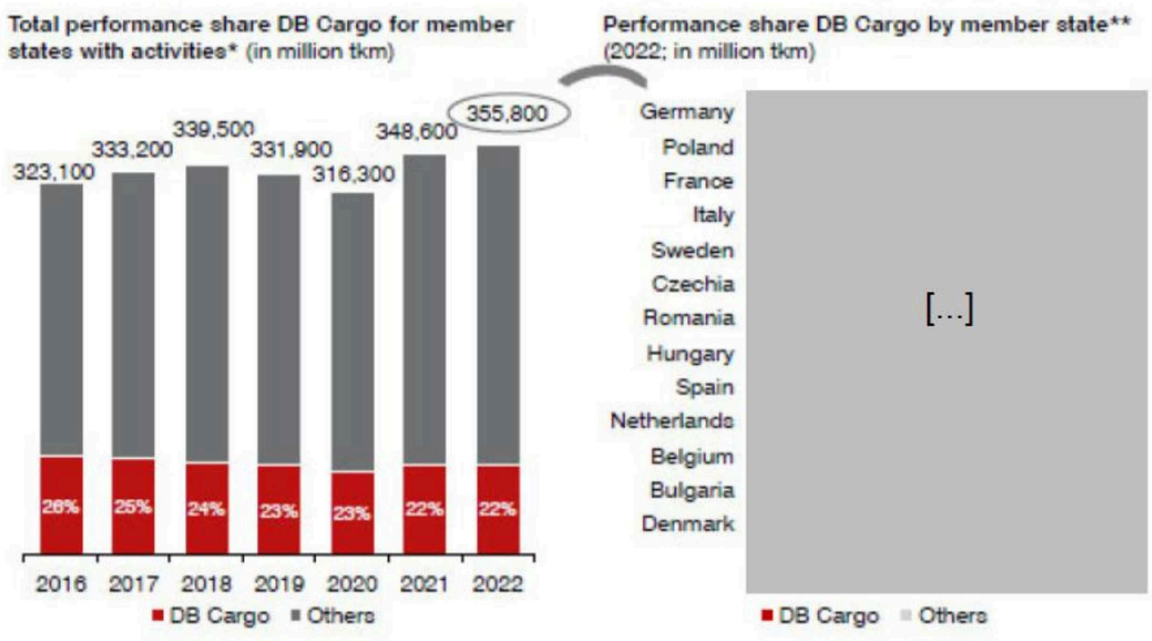
2.2. Attività di DB Cargo e posizione su diversi mercati dei servizi

(23) La Germania indica che DB Cargo è uno dei principali operatori europei del trasporto ferroviario di merci e riveste un ruolo centrale nel trasporto di merci in tutta l'Unione. La missione di DB Cargo consiste nel fornire servizi di trasporto ferroviario di merci sostenibili a livello nazionale e transfrontaliero, con particolare attenzione alla riduzione delle emissioni di carbonio e all'offerta di soluzioni logistiche affidabili in diversi settori.

(24) La Germania indica inoltre che DB Cargo gestisce una vasta rete in tutta Europa, trasportando ogni anno milioni di tonnellate di merci, tra cui materie prime, beni industriali e prodotti di consumo, e che l'impresa sfrutta la sua vasta rete ferroviaria europea per realizzare una logistica integrata e transfrontaliera, in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'UE. In tale contesto, la Germania spiega che DB Cargo opera in 13 Stati membri, con quote nelle prestazioni totali di trasporto ferroviario di merci (misurate in tonnellate-chilometro o tkm) ([12]) superiori al [...] % a livello nazionale in Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Paesi Bassi e Romania (tabella 2). Nel complesso, nel 2022, in tutti gli Stati membri in cui opera, DB Cargo deteneva una quota pari a circa il [...] % del settore del trasporto ferroviario di merci. La figura 2 mostra la quota totale di mercato di DB Cargo nel mercato interno, limitata agli Stati membri in cui opera. La figura mostra che tra il 2016 e il 2022 DB Cargo ha perso quote di mercato per quanto riguarda il volume dei lavori, ossia tonnellate-chilometro.

Figura 2

Quota totale di mercato di DB Cargo negli Stati membri con attività di DB Cargo



Fonte: studio SCI/Verkehr del 6 settembre 2023 presentato dalla Germania, pagina 9.

(25) La Germania indica che, in ragione della sempre maggiore integrazione del mercato europeo del trasporto ferroviario di merci, le controllate di DB Cargo contribuiscono ad agevolare il trasporto transfrontaliero per i clienti di DB Cargo all'interno dell'Europa e verso l'Asia, in quanto nel 2022 circa il [...] % delle attività di trasporto ferroviario di merci in Germania è stato realizzato mediante trasporti transfrontalieri.

([12]) Per tonnellata-chilometro o tkm si intende l'unità di misura per il trasporto di merci che rappresenta il trasporto di una tonnellata (1 000 chilogrammi) di merci per ferrovia su una distanza di un chilometro. Questa unità (tkm) è fondamentale per valutare il trasporto ferroviario di merci nell'Unione, in quanto fornisce una misura standardizzata del peso delle merci trasportate per ferrovia e della distanza che percorrono. Ciò contribuisce a valutare le prestazioni degli operatori, a monitorare le variazioni del volume delle merci e a sostenere gli obiettivi di sostenibilità promuovendo il trasporto ferroviario come alternativa al trasporto su strada a basse emissioni. Attraverso il sistema di monitoraggio del mercato ferroviario, i dati in tkm consentono confronti in tutto il mercato interno, orientando la politica e gli investimenti al fine di rafforzare la competitività del settore ferroviario e compiere progressi verso la realizzazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni.

(26) La Germania spiega inoltre che DB Cargo rappresentava il 43 % di tutte le attività di trasporto ferroviario di merci nel paese nel 2022; nel settore del trasporto ferroviario di merci tedesco la quota di DB Cargo era in costante diminuzione, mentre quella dei concorrenti cresceva. La Germania indica che, mentre nel 2016 la quota del traffico ferroviario di merci tedesco detenuta da DB Cargo si attestava ancora al 54 %, nei sette anni successivi essa è diminuita di 11 punti percentuali (o del 20 %).

(27) In Danimarca e nei Paesi Bassi DB Cargo agisce in qualità di operatore storico (dopo aver integrato altri soggetti) con una quota rispettivamente del [...] % e del [...] % del mercato locale.

Tabella 2

Posizione di DB Cargo sui mercati del trasporto ferroviario di merci in diversi Stati membri

Member State	DB entity	Market Share 2022 (in tkm[e])
BE	DB Cargo Belgium	[…]
BG	DB Cargo Bulgaria	
CZ	DB Cargo Czechia	
DK	DB Cargo Scandinavia	
FR	DB Cargo France	
DE	DB Cargo	
HU	DB Cargo Hungaria	
IT	DB Cargo Italia	
NL	DB Cargo Nederland	
PL	DB Cargo Polska	
RO	DB Cargo Romania	
ES	Transfesa	
SE	DB Cargo Scandinavia	

Fonte: studio SCI/Verkehr del 6 settembre 2023 presentato dalla Germania, pagina 8.

(28) Nell'ambito del più ampio mercato del trasporto ferroviario di merci, la Germania spiega che DB Cargo opera in tre sottosegmenti principali: i) il segmento del carro singolo; ii) il segmento dei treni blocco; e iii) il segmento del trasporto combinato.

(29) Nel segmento del carro singolo, DB Cargo fornisce servizi di trasporto di merci flessibili per spedizioni più piccole. Essa riunisce, negli scali di smistamento, singoli carri di più clienti in treni completi e li trasporta in tutta Europa. Questo servizio è fondamentale per le industrie che intendono trasportare minori quantità di merci che non riempiono treni interi.

(30) Nel segmento dei treni blocco, DB Cargo offre treni dedicati a clienti che necessitano del trasporto di grandi volumi, consentendo il trasporto diretto di merci da punto a punto senza fermate intermedie. Questo servizio è ideale per merci alla rinfusa quali carbone, acciaio e sostanze chimiche, nonché per le spedizioni tramite container di grandi dimensioni. I treni blocco aiutano le industrie a garantire una logistica più rapida ed efficiente sotto il profilo dei costi, con un'elevata affidabilità su lunghe distanze.

(31) DB Cargo opera anche nel trasporto combinato, in cui le merci sono trasportate utilizzando molteplici modi di trasporto (ad esempio ferroviario, su strada, via mare). Questa modalità prevede che container, casse mobili e semirimorchi siano trasportati per ferrovia per la parte a lungo raggio del viaggio, per poi essere trasferiti su autocarri o navi per percorrere la tratta finale. Questo servizio favorisce il passaggio dal trasporto su strada a quello ferroviario, dunque la riduzione delle emissioni di CO_2 e la diffusione di soluzioni logistiche intermodali in tutta Europa.

(32) In tale contesto, la Germania sostiene che il settore del trasporto ferroviario di merci europeo può generalmente essere considerato competitivo e che un recente studio del 2022 commissionato dall'Associazione europea del trasporto ferroviario di merci conclude, in merito alle dinamiche concorrenziali nel settore del trasporto ferroviario di merci europeo, che: «[a]ttualmente vi è un elevato livello di rivalità tra gli attori del trasporto ferroviario di merci. Gli operatori storici e i concorrenti internazionali (ex nuovi operatori) stanno espandendo le loro attività a livello internazionale, concentrandosi principalmente sui servizi internazionali a lungo raggio. Di conseguenza, gli spedizionieri, le società di spedizione e logistica e gli operatori intermodali possono scegliere tra più operatori del trasporto ferroviario di merci capaci all'interno di un paese o lungo corridoi internazionali». La Germania sostiene inoltre che lo stesso studio giunge alle seguenti conclusioni per quanto riguarda la competitività del settore del trasporto ferroviario di merci tedesco: «Di conseguenza, il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri e merci in Germania è diventato molto competitivo e i nuovi operatori hanno messo a dura prova Deutsche Bahn in tutti i segmenti di attività. Oggi i concorrenti hanno acquisito più del 50 % del mercato del trasporto ferroviario di merci nel paese».

(33) Per quanto riguarda il settore del trasporto ferroviario di merci tedesco, la Germania sostiene che, considerando i diversi segmenti di attività di detto settore sopra descritti, DB Cargo era di gran lunga il principale fornitore di servizi di trasporto a carro singolo nel paese nel 2022, con circa il [...] % di tutti i volumi di trasporto con questa modalità. La Germania sostiene che la mancanza di grandi concorrenti in tale segmento di attività può essere spiegata dal fatto che il segmento del trasporto a carro singolo è sistematicamente in perdita da diversi anni e pertanto, in assenza di sovvenzioni, non è attraente per i nuovi operatori.

(34) A tale riguardo, la Germania sostiene che, mentre DB Cargo trasformerà il proprio segmento di attività per migliorare l'efficienza e la qualità dei prodotti, a partire dal 2023 il paese prevede un maggiore sostegno da parte dello Stato al segmento del trasporto a carro singolo.

(35) Per quanto riguarda il trasporto combinato, la Germania spiega inoltre che DB Cargo non dispone di un sistema integrato di produzione e trasporto e che, sebbene nel 2022 la società detenesse una quota pari a circa il [...] % del traffico in Germania, si trova ad affrontare una concorrenza sempre più forte e diversificata di concorrenti quali Metrans, HUPAC, TX Logistik e SBB Cargo International.

(36) Nel segmento dei treni blocco, la Germania indica che DB Cargo deteneva una quota compresa tra il [...] % e il [...] % dei volumi del trasporto ferroviario di merci in Germania nel 2022 e che si tratta di una quota di mercato modesta se si considera il contesto di DB Cargo in quanto impresa storica di trasporto ferroviario di merci. In tale segmento, DB Cargo si trova ad affrontare una forte concorrenza da parte di Captrain Deutschland (appartenente al gruppo SNCF), TX Logistik (un'impresa logistica paneuropea indipendente) e di un gran numero di concorrenti di dimensioni inferiori.

(37) La tabella 3 fornisce una panoramica della quota di DB Cargo dei volumi del trasporto ferroviario di merci negli Stati membri in cui opera (a partire dal 2022).

Tabella 3

Posizione di DB Cargo per attività in diversi Stati membri

Member State	DB Cargo share Total rail freight sector	DB cargo share SWL transport	DB cargo share Intermodal	DB cargo share Block train
Belgium	[...]			
Bulgaria				
Czechia				
Denmark				
France				
Germany				
Hungary				
Italy				
Netherlands				
Poland				
Romania				
Spain				
Sweden				

Source: SCI Verkehr

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 31 ottobre 2023, pagina 28.

(38) Secondo la Germania DB Cargo fornisce solo piccole quote del volume totale dei servizi di trasporto nella maggior parte degli Stati membri interessati. A tale riguardo, la Germania sottolinea che DB Cargo supera la quota del [...] % solo in Danimarca ([13]), Germania e Paesi Bassi ([14]) e che, nella maggior parte degli Stati membri, DB Cargo fornisce ancora meno del [...] % dei servizi di trasporto ferroviario di merci.

2.3. **Le misure oggetto dell'indagine**

(39) La decisione di avvio ha individuato le seguenti quattro misure concesse a favore di DB Cargo. Esse sono descritte nella presente sezione tenendo conto dei chiarimenti fattuali forniti dalla Germania e dalle parti interessate nel corso della procedura di indagine.

2.3.1. *Compensazione delle perdite annuali sostenute da DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite («misura 1»)*

(40) DB Cargo trasferisce le proprie perdite alla relativa società madre sulla base di un accordo di controllo e di trasferimento di profitti e perdite che si applica dal 1º gennaio 2012 («accordo di trasferimento di profitti e perdite»).

(41) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato concluso il 25 ottobre 2012 tra DB Cargo (all'epoca denominata DB Schenker Rail Deutschland AG) e la sua società madre (all'epoca DB ML, a sua volta detenuta al 100 % da DB AG) nell'ambito di un contratto designato come accordo per il controllo e il trasferimento dei profitti (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). Ai sensi dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, la società madre di DB Cargo (fino al 2016 DB ML e, a partire dall'assorbimento di quest'ultima nel 2016, DB AG) si è impegnata a coprirne automaticamente le perdite al termine di ogni esercizio. A sua volta, qualora realizzi profitti al termine di un esercizio, DB Cargo si impegna a trasferire automaticamente tali profitti alla società madre.

(42) Poiché è stato concepito come un *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite ha anche implicazioni in termini di gestione della controllata soggetta al controllo («*beherrscht*») della società madre ai sensi dell'accordo. Ai sensi dell'accordo, DB Cargo ha posto la gestione degli affari della sua società sotto il controllo di DB ML. Di conseguenza, il consiglio di direzione di DB ML aveva il diritto di impartire istruzioni al consiglio di direzione di DB Cargo in merito alla gestione degli affari della società. Tuttavia la gestione aziendale e la rappresentanza rimanevano di competenza del consiglio di direzione di DB Cargo. Inoltre il diritto di DB ML di impartire istruzioni al consiglio di direzione di DB Cargo escludeva la possibilità di fare lo stesso in relazione alla modifica, al mantenimento o alla risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

(43) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite ha inoltre stabilito un'unità fiscale tra DB Cargo e DB AG. Detta unità fiscale è realizzata sia ai fini dell'imposta sul reddito sia ai fini dell'IVA. L'unità ai fini dell'imposta sul reddito connessa all'accordo di trasferimento di profitti e perdite fa sì che profitti e perdite delle diverse società del gruppo si compensino reciprocamente, evitando il pagamento delle imposte sul reddito per ogni singola controllata. L'unità fiscale ai fini dell'IVA deriva dal fatto che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite pone DB Cargo sotto il controllo di DB ML (e successivamente di DB AG). L'unità fiscale ai fini dell'IVA comporta che i flussi interni non siano soggetti all'IVA.

([13]) Per quanto riguarda la quota di mercato del trasporto ferroviario di merci di DB Cargo in Danimarca, la Germania sostiene che la Danimarca non andrebbe considerata come un mercato geografico del trasporto ferroviario di merci, bensì come un paese di transito e che, in tale contesto, DB Cargo ha rilevato l'operatore storico nazionale nel 2001 e fornisce servizi di trasporto ferroviario di merci per collegare la Germania, in quanto maggiore economia europea, con la Scandinavia.

([14]) Per quanto riguarda la quota di mercato del trasporto ferroviario di merci di DB Cargo nei Paesi Bassi, la Germania sostiene che, analogamente alla Danimarca, il volume dei servizi di trasporto ferroviario di merci dei Paesi Bassi è relativamente basso (circa il 5 % di quello tedesco) e che, come in Danimarca, DB Cargo ha acquisito l'operatore storico nazionale nel 2001 per motivi di transito e connettività tra i paesi, come il collegamento dei porti olandese e belga a Genova attraverso la Germania e il collegamento del Mare del Nord al Mar Mediterraneo attraverso il Belgio e la Francia. La Germania sostiene pertanto che non è opportuno considerare i Paesi Bassi come un mercato geografico del trasporto ferroviario di merci indipendente dai settori del trasporto ferroviario di merci dei paesi vicini.

([15]) Per *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* si intende un tipo di accordo disciplinato dall'articolo 291 e dagli articoli 293 e successivi dell'*Aktiengesetz*. Ai sensi dell'articolo 293, paragrafo 1, dell'AktG, gli accordi disciplinati dagli articoli 291 e successivi entrano in vigore solo con l'approvazione dell'assemblea generale. Al momento della sua approvazione, la risoluzione richiede una maggioranza di almeno tre quarti del capitale sociale rappresentato. Lo statuto può prevedere una maggioranza più elevata e altri requisiti.

(44) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato concluso tra DB ML, in qualità di società madre, e DB Cargo il 25 ottobre 2012 ([16]). L'accordo è stato approvato dalle rispettive assemblee generali di DB ML e DB Cargo il 26 ottobre 2012. Esso prevedeva la sua applicazione retroattiva a partire dal 1º gennaio 2012 ([17]).

(45) Al momento della firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB ML e DB Cargo, era in vigore anche un accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB AG e DB ML ([18]). In forza di tale accordo, DB AG si impegnava a coprire automaticamente le perdite di DB ML al termine di ogni esercizio finanziario, fintantoché l'accordo fosse in vigore. A sua volta, DB ML si impegnava a trasferire automaticamente i profitti a DB AG al termine di ciascun esercizio finanziario. Pertanto qualsiasi impatto sulla situazione finanziaria di DB ML dovuto all'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 tra DB ML e DB Cargo potrebbe avere un'incidenza diretta sul bilancio di DB AG. Tale accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB AG e DB ML è rimasto in vigore fino alla fusione tra le due società nel 2016.

(46) Il 26 agosto 2016, nell'ambito della fusione tra DB AG e DB ML, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite concluso tra DB ML e DB Cargo è stato trasferito a DB AG. DB AG, in quanto nuova società madre, ha assunto i diritti e gli obblighi di DB ML nei confronti di DB Cargo. Allo stesso tempo, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite concluso nel 2003 tra DB AG e DB ML è divenuto privo di oggetto.

(47) La Germania sostiene che nel periodo compreso tra il 31 dicembre 1999 e il trasferimento dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite da DB ML a DB AG nel 2016, che vedeva DB Cargo come controllata da ultimo interessata e DB AG come società madre da ultimo interessata, erano sempre in vigore una serie di accordi di trasferimento di profitti e perdite (con diversi livelli di partecipazione). Tra il 1º giugno 1999 e il 31 dicembre 1999 era in vigore un accordo di trasferimento di profitti e perdite diretto tra DB AG e DB Cargo.

(48) Le condizioni dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite prevedevano una durata iniziale di cinque anni (vale a dire dal 1º gennaio 2012 al 31 dicembre 2016), durante i quali l'accordo poteva essere risolto solo per importanti motivi («*wichtige Gründe*»). L'accordo di trasferimento di profitti e perdite prevede che DB ML abbia in particolare il diritto di risoluzione dello stesso per importanti motivi nel caso in cui cessi di detenere la maggioranza dei diritti di voto in DB Cargo.

(49) Stando alle osservazioni della Germania, le autorità fiscali tedesche ritengono che solo circostanze del tutto eccezionali possano giustificare la risoluzione straordinaria di un accordo di trasferimento di profitti e perdite durante il periodo minimo di cinque anni. A tale riguardo, la Germania fa riferimento agli orientamenti delle autorità fiscali tedesche in materia di imposta sulle società («*Körperschaftsteuerrichtlinien*» —KStR), in cui si afferma che se un accordo di trasferimento di profitti e perdite, che non è ancora stato in vigore per cinque anni consecutivi, è risolto con preavviso o di comune accordo, questo continua ad avere efficacia per gli anni per i quali è stato attuato a fini fiscali se la risoluzione avviene per importanti motivi. Si può ritenere che sussistano importanti motivi in particolare in caso di cessione o conferimento della partecipazione della società madre, fusione, scissione o liquidazione della società madre o della controllata. Se al momento della conclusione dell'accordo era già chiaro che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite sarebbe stato risolto prima della fine dei primi cinque anni, non è possibile presumere motivi importanti. Se non sussistono motivi importanti, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite deve essere considerato fin dall'inizio privo di efficacia ai sensi del diritto tributario ([19]).

(50) Secondo la Germania, sulla base degli orientamenti delle autorità fiscali tedesche, solo le operazioni paragonabili a una vendita o a qualsiasi altra misura di ristrutturazione profonda che comporti un cambiamento in termini di proprietà e/o di controllo avrebbero giustificato una risoluzione anticipata. Durante il periodo minimo iniziale di cinque anni non si sono verificati eventi scatenanti comparabili che avrebbero giustificato la risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Gli unici cambiamenti nella struttura societaria intervenuti nel periodo dal 1999 a oggi hanno riguardato solo misure di riorganizzazione interna e chiaramente non sono stati considerati motivi importanti.

([16]) L'accordo è stato firmato da due membri del consiglio di direzione di DB ML («Vorstand») e da due membri del consiglio di direzione di DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato pubblicato nel registro delle imprese per DB Cargo, un requisito di validità dell'accordo, il 18 dicembre 2012.

([18]) Tale accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato concluso nel 2003.

([19]) Formulazione originale del KStR R14.5, paragrafo 6: «*Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen*».

(51) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite prevede inoltre che, dopo il periodo iniziale di cinque anni, l'accordo è automaticamente prorogato di un anno al termine di ogni esercizio finanziario, a meno che una delle due parti non decida di risolverlo. Ai fini della risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, la parte interessata deve dare un preavviso di tre mesi, ossia, affinché la risoluzione diventi effettiva nell'esercizio finanziario di DB Cargo successivo, la parte deve notificare la risoluzione dell'accordo almeno tre mesi prima del termine dell'esercizio finanziario di DB Cargo in corso.

(52) Al momento dell'adozione della decisione di avvio, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite era ancora in vigore e la sua risoluzione non era prevista. Tuttavia, nel corso del procedimento di indagine formale, la Germania ha informato la Commissione del fatto che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB AG e DB Cargo è stato risolto con effetto a decorrere dalla fine del 2024.

(53) Dall'entrata in vigore dell'attuale accordo di trasferimento di profitti e perdite, nessun profitto è stato trasferito da DB Cargo a DB AG (o prima del 2016, a DB ML). Sulla base dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite concluso nel 2012, le perdite di DB Cargo sono state coperte dalla relativa società madre (DB ML e successivamente DB AG). Poiché tutte le perdite generate sono state trasferite, DB Cargo si è posta al riparo dagli impatti delle perdite suo bilancio e, di conseguenza, da qualsiasi impatto finanziario negativo delle perdite accumulate. La tabella 4 illustra l'andamento del capitale sottoscritto e del capitale proprio totale di DB Cargo e le perdite annuali generate dalla società, secondo il rendiconto finanziario annuale di DB Cargo ([20]), fino al 31 dicembre 2023.

Tabella 4

Capitale proprio di DB Cargo e perdite annuali (EBT) coperte dalla società madre sulla base dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 fino al 31 dicembre 2023

(milioni di EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Capitale sottoscritto	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Capitale proprio totale	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Perdite annuali	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Questo aumento su base annua di 21 milioni di EUR corrisponde a un aumento della riserva di capitale dovuto al trasferimento di tutte le azioni di DB Cargo Logistics GmbH, precedentemente detenute da Schenker AG, a DB Cargo AG.

([2]) Il capitale sottoscritto è stato aumentato di 6 000 EUR in relazione al conferimento (*Einlage*) di sei partecipazioni (*Beteiligungen*). Il valore del conferimento delle sei partecipazioni eccedente l'aumento del capitale sottoscritto è stato trasferito alla riserva di capitale per un valore di 105 milioni di EUR.

Fonte: rendiconti finanziari di DB Cargo dal 2012 al 2023.

(54) La gestione aziendale di DB Cargo si basa sui piani strategici a medio termine di detta società («piani a medio termine»). Ogni anno tali piani a medio termine sono ultimati a ottobre e presentati al consiglio di vigilanza di DB Cargo per approvazione intorno a novembre/dicembre. I piani a medio termine di DB Cargo sono coordinati annualmente con DB AG e diventano parte della pianificazione a medio termine a livello di gruppo. Inoltre le misure e i concetti inclusi nei piani a medio termine sono inclusi anche nel processo decisionale di DB AG (a meno che le strategie non siano già state coordinate separatamente con DB AG).

([20]) Redatto conformemente alle disposizioni del codice di commercio tedesco (*Handelsgesetzbuch* —HGB) e dell'Aktiengesetz.

(55) Secondo la Germania, la preparazione dei piani annuali a medio termine di DB Cargo è soggetta a un ampio processo della durata di diversi mesi, al quale partecipano i dipartimenti strategici e di controllo di DB Cargo e DB AG. La pianificazione dei volumi e dei prezzi si basa su analisi effettuate da statistiche ufficiali e da istituti di previsione economica accreditati (ad esempio Oxford Economics, Eurostat, istituti nazionali di statistica) sugli sviluppi del mercato economico e della concorrenza. I dipartimenti strategici di DB Cargo e di DB AG si servono di tali statistiche, combinate ai loro dati interni e ai dati prodotti dalle statistiche ufficiali e dagli istituti di previsione economica al fine di produrre previsioni sul mercato del trasporto di merci. Le ipotesi sull'andamento dei costi dei soggetti nazionali sono regolamentate a livello centrale per tutte le unità operative di DB AG e si basano sulle fonti di dati indipendenti di cui sopra. Le principali categorie di costi comprendono, ad esempio, salari/stipendi, carburante/energia e canoni di accesso alle linee. Inoltre si tiene conto degli effetti della strategia in corso e dei programmi di efficienza. Inoltre l'ufficio preposto alla gestione degli attivi di DB Cargo effettua una pianificazione dettagliata degli investimenti e dei progetti al fine di assicurare i volumi previsti sul piano operativo.

(56) I piani a medio termine riguardano un orizzonte di programmazione quinquennale: il piano a medio termine presentato al consiglio di vigilanza di DB Cargo il 9 dicembre 2016 riguardava ad esempio il periodo di programmazione 2017-2021. I piani a medio termine hanno una lunghezza che va all'incirca dalle 40 alle 159 pagine (il piano a medio termine del 2015 comprende una sezione piuttosto esaustiva sul progetto «Zukunft Bahn»). Per ogni anno, i piani a medio termine contengono (tra l'altro) proiezioni finanziarie e di prestazione per i cinque anni successivi. Per il gruppo DB Cargo, nonché per DB Cargo, tali piani contengono dati del conto economico e dello stato patrimoniale. Per le altre controllate sono inclusi indicatori selezionati. I principali indicatori di redditività utilizzati sono il margine di utile al lordo di interessi e imposte (EBIT) e il rendimento del capitale investito (ROCE), per i quali sono stabiliti anche livelli obiettivo ([21]). Tutti i piani a medio termine elaborati durante il periodo oggetto dell'indagine prevedevano almeno i profitti al lordo delle imposte al termine del periodo di programmazione. La tabella 5 mostra il ricavo operativo al netto degli interessi ([22]), il margine EBIT e il ROCE per tutti i piani a medio termine ([23]) elaborati tra il 2011 e il 2021. I dati riportati nella tabella 5 riguardano DB Cargo AG.

Tabella 5

Piani a medio termine dal 2011 al 2021

(EBT in milioni di EUR)

		1° anno di programmazione	2° anno di programmazione	3° anno di programmazione	4° anno di programmazione	5° anno di programmazione
2011	Ricavi operativi al netto degli interessi ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT ([2])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([3])	-	-	-	-	-
	ROCE obiettivo	-	-	-	-	-

([21]) Il ROCE è utilizzato come indicatore con un livello obiettivo dal piano a medio termine del 2015. Prima di tale anno, per un'indicazione sugli obiettivi in termini di prestazioni sembrava essere utilizzato solo il margine EBIT.

([22]) Utilizzato nella presente decisione come approssimazione dell'utile al lordo delle imposte (EBT) se l'EBT non è esplicitamente incluso nel pertinente piano a medio termine.

([23]) Mentre la base per il calcolo dei profitti e delle perdite da trasferire nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è costituita dagli utili di DB Cargo AG (comprese le controllate nazionali) al netto delle imposte («*Ergebnis nach Steuern*») calcolati secondo i principi contabili dell'HGB, i piani a medio termine hanno come riferimento i principi internazionali d'informativa finanziaria (IFRS). Fino al piano a medio termine del 2018, le previsioni includono solo i ricavi operativi al netto degli interessi come risultato finale della previsione di profitti e perdite.

(EBT in milioni di EUR)

		1° anno di programmazione	2° anno di programmazione	3° anno di programmazione	4° anno di programmazione	5° anno di programmazione
2012	Ricavi operativi al netto degli interessi ([4])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	-	-	-	-	-
	ROCE obiettivo	-	-	-	-	-
2013	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	-	-	-	-	-
	ROCE obiettivo	-	-	-	-	-
2014	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo					
	ROCE	-	-	-	-	-
	ROCE obiettivo	-	-	-	-	-
2015	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	-	-	-	-	[...]
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	-	-	-	-	13,0 %
2016	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([5])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(EBT in milioni di EUR)

		1° anno di programmazione	2° anno di programmazione	3° anno di programmazione	4° anno di programmazione	5° anno di programmazione
2017	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([5])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	-	-	-	-	-
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	Ricavi operativi al netto degli interessi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	-	-	-	-	-
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([5])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Margine EBIT obiettivo	-	-	-	-	-
	ROCE ([5])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE obiettivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

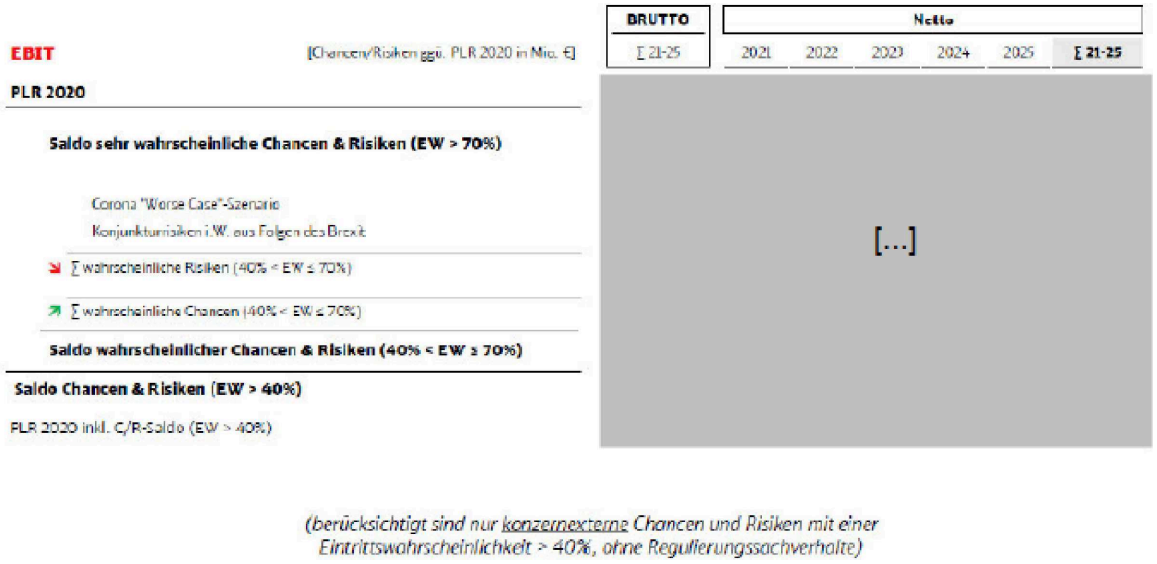
([1]) Il piano fa riferimento al reddito operativo II («*Betriebsergebnis II*»), che secondo la Commissione è identico al reddito operativo al netto degli interessi.
([2]) In % delle entrate.
([3]) Sebbene il ROCE non sia stato utilizzato come indicatore di prestazione prima del 2015, i piani a medio termine includono il capitale investito.
([4]) Ricavi operativi al netto degli interessi («*operatives Ergebnis nach Zinsen*»).
([5]) Le previsioni sul ROCE sono disponibili solo per il gruppo DB Cargo.
Fonte: piani a medio termine di DB Cargo presentati dalla Germania.

(57) Oltre alla programmazione finanziaria, i piani a medio termine comprendono analisi approfondite degli sviluppi del mercato attuali e previsti, compreso il loro impatto sulle prestazioni, e, a partire dal 2016, una descrizione e una valutazione delle strategie e delle misure adottate per migliorare le prestazioni di DB Cargo, compresa una descrizione e una valutazione delle misure da adottare all'interno della società nel contesto di iniziative di ristrutturazione a livello di gruppo DB quali «*Zukunft Bahn*» o «*Starke Schiene*» («Strong Rail», con «Starke Cargo» — «Strong Cargo» come iniziativa complementare di DB Cargo). Inoltre nei piani sono inclusi anche i raffronti tra i precedenti piani a medio termine e le spiegazioni degli scostamenti rispetto alla pianificazione precedente.

(58) Inoltre, a partire dal piano a medio termine del 2015, i piani includono anche una previsione dei rischi e delle opportunità che possono avere un impatto sull'EBIT e che hanno una probabilità di concretizzazione superiore al 40 %, ma che non sono inclusi nello scenario di base della pianificazione. Nei piani degli anni 2017, 2019 e 2020 erano stati individuati solo rischi aggiuntivi in tale categoria. Non erano state individuate ulteriori opportunità. Tali rischi aggiuntivi possono essere significativi, come risulta chiaramente dal piano del 2020 per il periodo 2021-2025, come indicato nella figura 3: piano a medio termine di rischi e opportunità per il periodo 2021-2025 ([24]).

Figura 3

Piano a medio termine di rischi e opportunità per il periodo 2021-2025



Fonte: *piano a medio termine 2020 presentato dalla Germania* ([25]).

([24]) In questo caso, il rischio maggiore, non considerato nello scenario di base, consisteva in una crescita ridotta del mercato.

([25]) *Traduzione dell'originale tedesco:*
prima riga: lordo-netto;
seconda riga: opportunità/rischi rispetto al periodo di programmazione del 2020 in milioni di EUR;
quarta riga: bilancio di rischi e opportunità molto probabili (previsione > 70 %);
quinta riga: scenario peggiore dovuto alla pandemia di COVID-19;
sesta riga: rischi del ciclo economico in senso più ampio a seguito della Brexit;
settima riga: rischi probabili (40 % < previsione ≤ 70 %);
ottava riga: opportunità probabili (40 % < previsione ≤ 70 %);
nona riga: bilancio di rischi e opportunità probabili (40 % < previsione ≤ 70 %);
decima riga: bilancio di rischi e opportunità (previsione > 40 %);
undicesima riga: periodo di programmazione 2020 comprendente il bilancio opportunità/rischi (previsione > 40 %)
Parentesi: (sono considerati unicamente opportunità e rischi esterni al gruppo con una probabilità di concretizzazione superiore al 40 %; sono esclusi gli impatti legati alla regolamentazione).

(59) Oltre ai piani a medio termine, sono redatti occasionalmente documenti relativi alle strategie aziendali, ad esempio per le riunioni straordinarie del consiglio di vigilanza di DB Cargo, come la riunione di gennaio 2017 relativa al progetto Zukunft Bahn, e le strategie di DB Cargo ivi discusse ([26]). Per le analisi specializzate ad hoc e le relazioni di mercato relative al mercato del trasporto di merci si ricorre a soggetti esterni specializzati come SCI Verkehr. Le relazioni dettagliate sul traffico sono elaborate dai servizi interni.

(60) Secondo la Germania, nel periodo dal 2012 al 2019 circa, il segmento del trasporto a carro singolo è stato il principale fattore di perdita di DB Cargo. A partire dal 2019/2020 non è più possibile operare una separazione netta di tali effetti, contrariamente a quanto avveniva nel periodo precedente. La tabella 6 mostra che nessuno dei segmenti (carro singolo, treni blocco, trasporto combinato) ha potuto realizzare profitti in quel periodo caratterizzato dalla pandemia di COVID-19. Tuttavia le perdite nel segmento del trasporto a carro singolo, che costituivano circa il 30 % del fatturato di DB Cargo nel periodo 2020-2022, rappresentavano più della metà delle perdite complessive stesso periodo.

Tabella 6

Segmentazione dell'EBIT 2012-2022

(milioni di EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carro singolo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Treni blocco	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trasporto combinato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni della Germania del 9 novembre 2023.

(61) Nel 2019 DB AG ha commissionato uno studio di Oliver Wyman, SCI Verkehr e CK Rail &Logistics concernente il settore del trasporto a carro singolo (studio «*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*», revisione strategica del trasporto a carro singolo; «studio sul trasporto a carro singolo»). Lo studio risale a ottobre 2019 ed è stato leggermente modificato a gennaio 2020, senza alcun impatto sulle sue conclusioni. Esso comprendeva una descrizione e una valutazione del mercato del trasporto a carro singolo nel suo complesso in Germania e in Europa, una descrizione e una valutazione del relativo segmento di attività di DB Cargo, nonché possibili soluzioni di miglioramento per quest'ultimo.

(62) Le soluzioni alternative individuate nello studio sono le seguenti:

1) ulteriore sviluppo del segmento mediante aiuti supplementari e sostegno dello Stato: il segmento del trasporto a carro singolo andrebbe incontro a un ulteriore sviluppo con un'ottimizzazione mirata del modello aziendale e un programma per la crescita e l'innovazione. Le prestazioni e l'area coperta dai servizi di trasporto aumenterebbero. Il funzionamento dei servizi di trasporto a carro singolo dovrebbe essere sostenuto da aiuti mirati. Sarebbero favoriti investimenti nella modernizzazione e quindi nell'aumento a lungo termine dell'efficienza;

2) ulteriore sviluppo senza sostegno statale aggiuntivo: il segmento del trasporto a carro singolo sarebbe sviluppato in modo tale da sostenere il trasferimento del traffico merci dalla gomma alla rotaia. Un'ottimizzazione analoga sarebbe realizzata per il modello aziendale (come l'ulteriore sviluppo mediante l'aiuto e il sostegno statale), insieme un programma per la crescita e l'innovazione. Tuttavia, a causa della limitata capacità di investimento dovuta alla mancanza di sostegno pubblico, gli investimenti nelle innovazioni e nella crescita sarebbero gestiti in modo selettivo e differiti;

([26]) Tra il 2009 e il 2015, nel contesto del «processo di gestione strategica» all'interno del gruppo DB, i diversi segmenti di attività hanno presentato le proprie strategie ai dirigenti del gruppo. Questa prassi usuale è stata interrotta nel 2016.

3) attenzione ai clienti principali: in questo scenario, il segmento del trasporto a carro singolo sarebbe ridimensionato per concentrarsi su un nucleo economico. L'obiettivo dell'approccio mirato era allineare l'offerta ai «clienti strategici» ([27]) con un traffico ampio e stabile. Le stazioni di trasporto merci che non potrebbero essere gestite in modo efficiente sotto il profilo dei costi («*eigenwirtschaftlich*») sarebbero oggetto di riconsiderazione insieme ai clienti, al fine di ottenere prezzi in grado di coprire i costi. Se non fosse possibile trovare, insieme ai clienti, una soluzione che copra i costi, il servizio alla stazione di trasporto merci sarebbe interrotto. Solo le stazioni di trasporto merci con un volume di uno o più carri per giorno lavorativo sarebbero regolarmente servite senza costi aggiuntivi;

4) chiusura del segmento: questo scenario prevede un'uscita ordinata dal mercato del trasporto a carro singolo.

(63) Lo studio sul trasporto a carro singolo ha tenuto conto dei seguenti contributi che il segmento in questione ha apportato agli utili di DB Cargo nel 2023 e nel 2030 nell'ambito dei quattro scenari considerati:

Tabella 7

Contributo di ciascuno scenario agli utili di DB Cargo nel 2023 e nel 2030

(milioni di EUR)

	Sviluppo con il sostegno dello Stato	Sviluppo senza il sostegno dello Stato	Approccio mirato	Uscita
Anno 2023	[...]	[...]	[...]	[...]
Anno 2030	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: studio sul trasporto a carro singolo presentato dalla Germania.

(64) I quattro scenari sono stati valutati sulla base di sei criteri:

1) vantaggi per l'economia nazionale («*volkswirtschaftlicher Nutzen*»): Valutazione dell'impatto sulla Germania in quanto sito industriale;

2) benefici ecologici («*ökologischer Nutzen*»): valutazione dell'impatto sulla sostenibilità del trasporto merci in Germania;

3) posizionamento strategico di DB Cargo («*Strategische Positionierung DB Cargo*»): valutazione dell'impatto sul modello aziendale di DB Cargo;

4) finanze di DB Cargo («*Finanzen DB Cargo*»): valutazione dell'impatto sulle finanze di DB Cargo mediante indicatori chiave di prestazione. L'accento è posto sull'effetto degli utili derivanti dal segmento del trasporto a carro singolo su DB Cargo, nonché sulla misura in cui il divario tra gli utili può essere colmato;

5) personale di DB Cargo («*Personal DB Cargo*»): valutazione dell'impatto sulla situazione occupazionale. Tiene conto di una «responsabilità speciale», in quanto società di proprietà dello Stato, per oltre 17 000 dipendenti in Germania nel 2018;

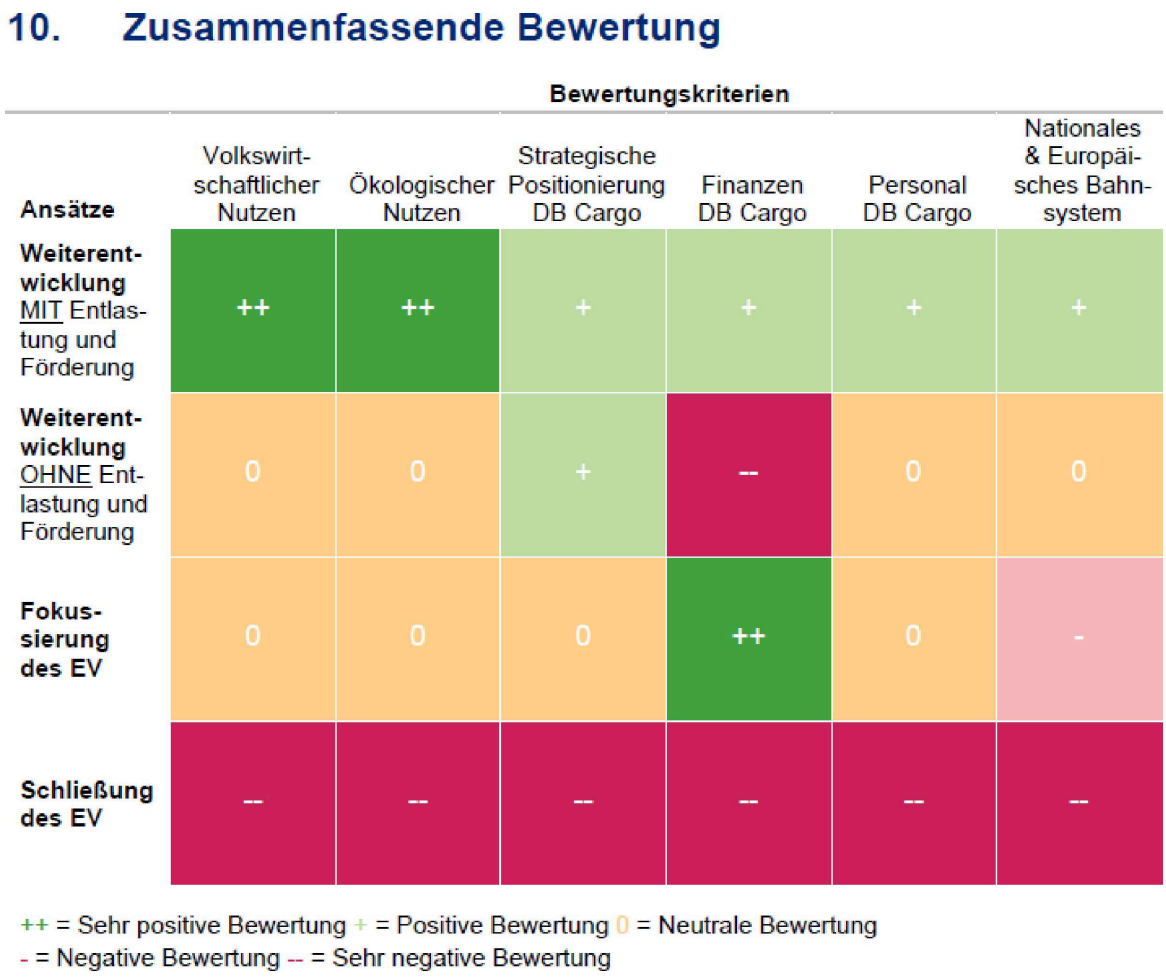
6) sistema ferroviario nazionale ed europeo («*Nationales & Europäisches Bahnsystem*»): un indicatore per valutare l'impatto sul sistema ferroviario europeo consiste nella quota del trasporto transfrontaliero nel segmento del trasporto a carro singolo. Si valuta inoltre la flessibilità con cui la rete risultante può essere scalata in Germania e in Europa al fine di rispondere alle mutevoli dinamiche di mercato.

(65) In base a tali criteri, lo studio sul trasporto a carro singolo ha classificato lo scenario dell'ulteriore sviluppo del segmento mediante aiuti supplementari e il sostegno dello Stato come lo scenario più vantaggioso in generale, mentre l'approccio mirato ai clienti strategici avrebbe avuto un impatto positivo maggiore sulle finanze di DB Cargo. La figura 4 mostra la matrice della conclusione illustrata nello studio.

([27]) I «clienti strategici» dovevano essere determinati sulla base di fattori quantitativi e qualitativi:
fattori quantitativi: ricavi derivanti dal trasporto di merci, quantità di carri, tariffa tonnellate-chilometro;
fattori qualitativi: stabilità e prevedibilità del traffico, dipendenza dei clienti dal trasporto a carro singolo, disponibilità a pagare, potenziale commerciale a lungo termine del cliente.

Figura 4

Valutazione conclusiva degli scenari di trasporto a carro singolo



Fonte: *studio sul trasporto a carro singolo presentato dalla Germania* ([28]).

([28]) *Traduzione dell'originale tedesco:*

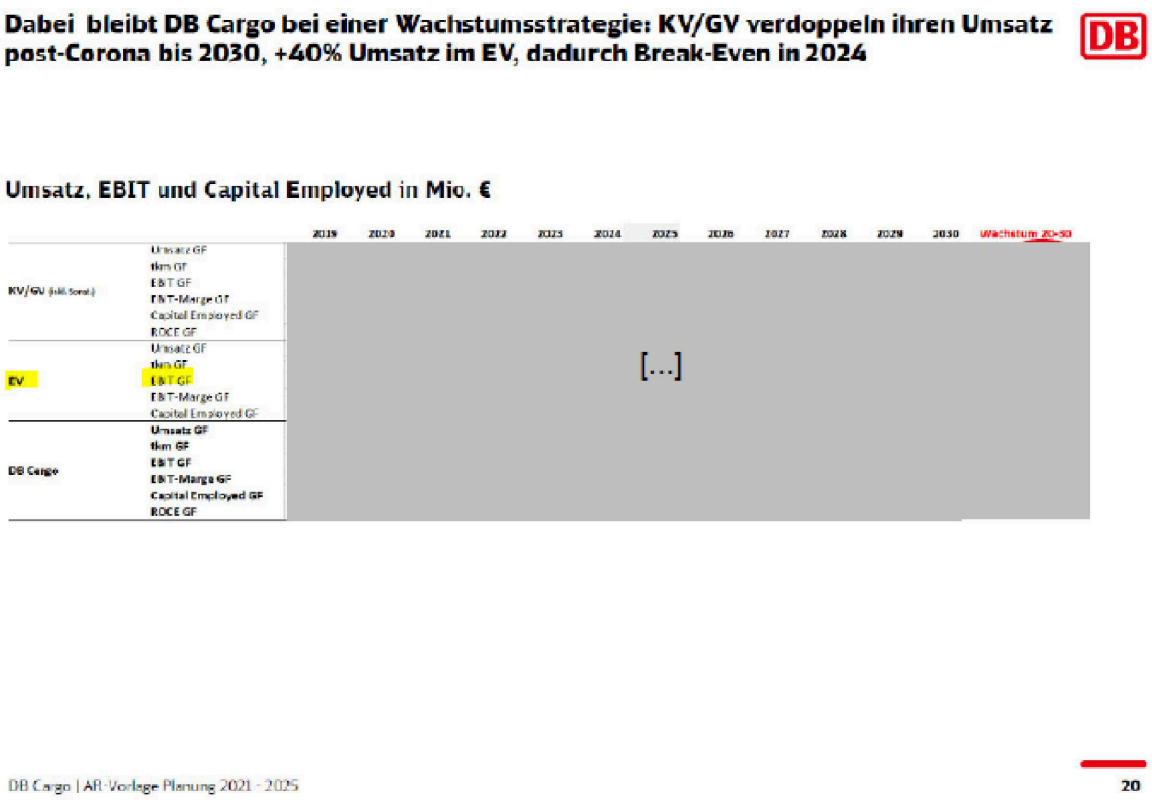
Criteri di valutazione						
approccio	Vantaggi per l'economia nazionale	Benefici ecologici	Posizionamento strategico di DB Cargo	Finanze di DB Cargo	Personale di DB Cargo	Sistema ferroviario nazionale ed europeo
Ulteriore sviluppo del segmento mediante aiuti supplementari e sostegno dello Stato						
Ulteriore sviluppo senza sostegno statale aggiuntivo						
Approccio mirato ai clienti principali						
Chiusura del segmento						

++ = punteggio molto positivo + = punteggio positivo 0 = punteggio neutro
- = punteggio negativo -- = punteggio molto negativo.

(66) Nel 2020 DB Cargo ha costituito un nuovo gruppo di gestione e una nuova strategia aziendale («Strong Cargo» — «*Starke Cargo*»). Le conclusioni dello studio sul trasporto a carro singolo non sono state direttamente integrate nella strategia aziendale globale di DB Cargo ma hanno costituito una base importante per la creazione della strategia «Starke Cargo». La nuova strategia aziendale era essenzialmente una strategia di crescita volta a un incremento del segmento del trasporto a carro singolo che presentava analogie con l'opzione «ulteriore sviluppo del segmento mediante aiuti supplementari e sostegno dello Stato» descritta nello studio. Alla base di questa strategia vi erano due fattori: i) le aspettative riguardo al sostegno statale dovute alla volontà politica di migliorare ulteriormente il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia; ii) il timore che uno scenario di ridimensionamento avrebbe aumentato i rischi di effetti di rete negativi. Secondo il piano a medio termine del 2020, il segmento del trasporto a carro singolo continuerebbe a registrare perdite operative (in termini di EBIT) sul lungo periodo (cfr. figura 5).

Figura 5

Indicatori di DB Cargo del piano a medio termine del 2020 per segmento di attività



Fonte: *piano a medio termine 2020 presentato dalla Germania* ([29]).

(67) Al momento dell'attuazione della strategia «Starke Cargo», il sostegno statale «*Trassenkostenentlastung*» (riduzione dei canoni di accesso alle linee), con un volume di 350 milioni di EUR all'anno per l'intero settore, era già in essere dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2023 (successivamente, è stato ulteriormente prorogato oltre il 2023) ([30]). Inoltre, a partire dal piano a medio termine del 2020, DB Cargo prevedeva inoltre il sostegno statale «*Anlagenpreisförderung*» (sostegno alla composizione dei treni) per un valore totale di 200 milioni di EUR dal 2021 al 2025 (introduzione effettiva nel 2020 da parte del ministero federale del Digitale e dei trasporti) ([31]).

([29]) *Traduzione dell'originale tedesco* [solo la parte evidenziata]:
EBIT segmento del trasporto a carro singolo.

([30]) Approvata con decisione della Commissione, del 10 dicembre 2018, sul caso SA.51956 — Regime di aiuti per la promozione del trasporto ferroviario di merci [C(2018) 8744 final] (GU C 14 dell'11.1.2019, pag. 1), modificata e prorogata dalla decisione della Commissione, del 19 dicembre 2023, sul caso SA.109540 (2023/N) — Proroga e modifica del regime di aiuti per la promozione del trasporto ferroviario di merci mediante un finanziamento parziale dei canoni di accesso alle linee (GU C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

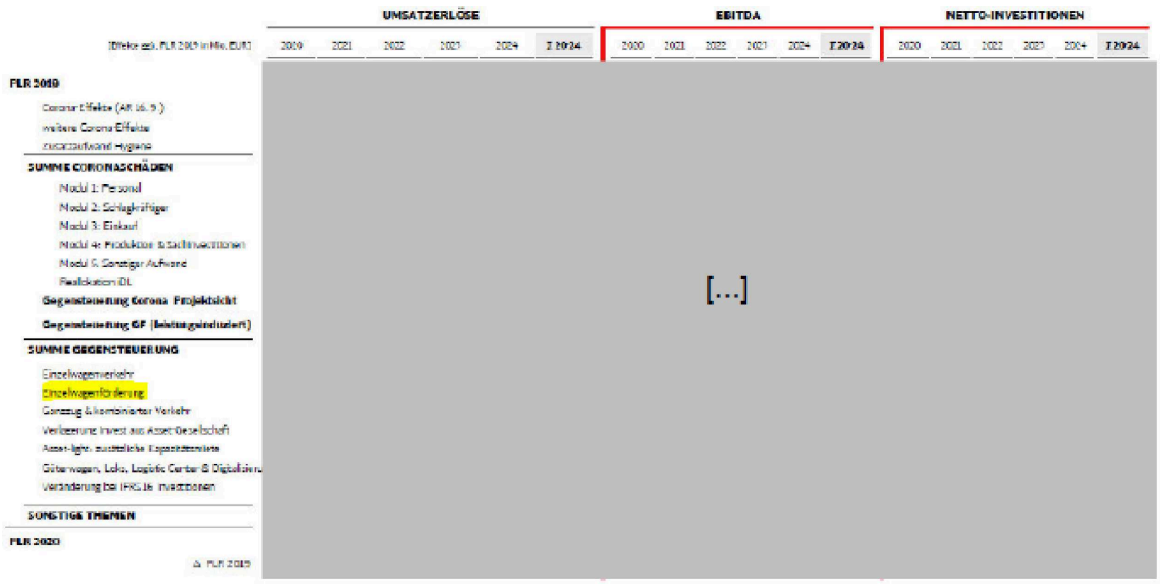
([31]) Approvato con decisione della Commissione, del 4 novembre 2020, sul caso SA.58046 (2020/N) — Sostegno al trasporto ferroviario di merci (carro singolo) [C(2020) 7533 final] (GU C 421 del 4.12.2020, pag. 1).

(68) Analogamente al piano a medio termine del 2020, i piani del 2021 e del 2022 comprendono anche aiuti di Stato a favore del segmento del trasporto a carro singolo di DB Cargo, come indicato nella Figura 6: piano a medio termine del 2020 Sostegno statale al segmento del trasporto a carro singolo.

(69) Tuttavia i piani del 2021 e del 2022 non comprendono solo il sostegno alla composizione dei treni («*Anlagenpreisförderung*» — APS), ma anche un sostegno supplementare a favore del segmento del trasporto a carro singolo. A tal riguardo, il piano a medio termine del 2022 indica la necessità di un importo supplementare pari a 198 milioni di EUR oltre ai 102 milioni di EUR compresi nel bilancio federale.

Figura 6

Piano a medio termine del 2020 Sostegno statale al segmento del trasporto a carro singolo

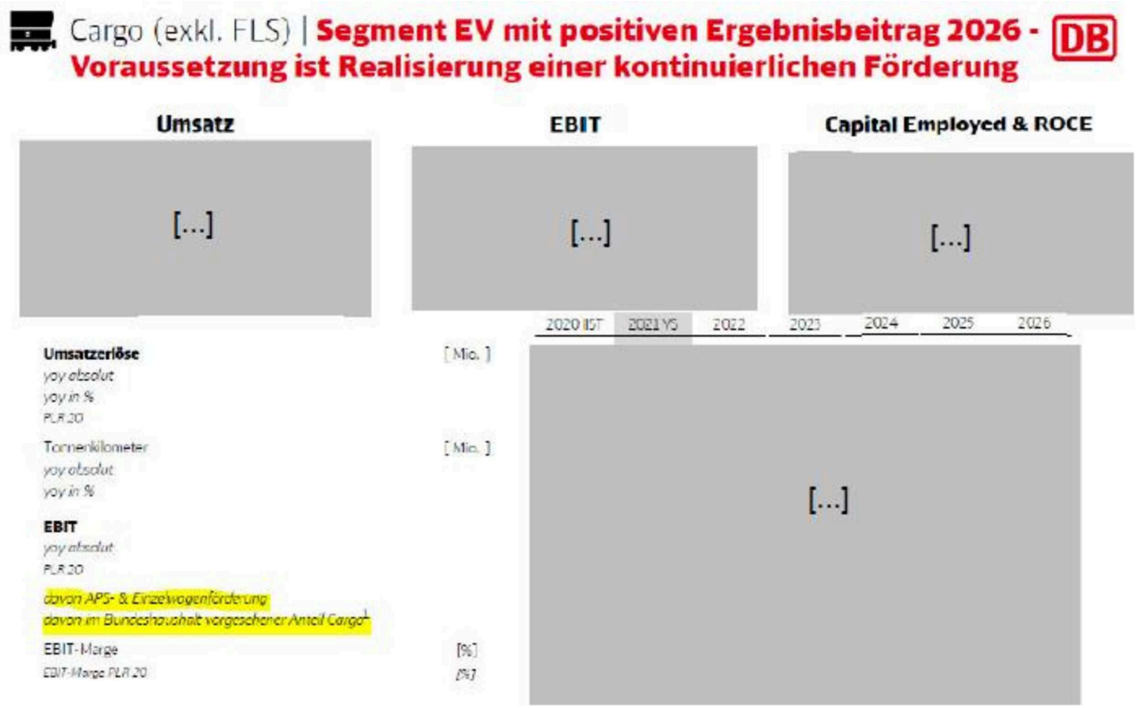


Fonte: *piano a medio termine del 2020 di DB Cargo presentato dalla Germania* ([32]).

([32]) *Traduzione dell'originale tedesco* [solo la parte evidenziata]: sovvenzioni al segmento del trasporto a carro singolo.

Figura 7

Piano a medio termine del 2021 Sostegno statale al segmento del trasporto a carro singolo

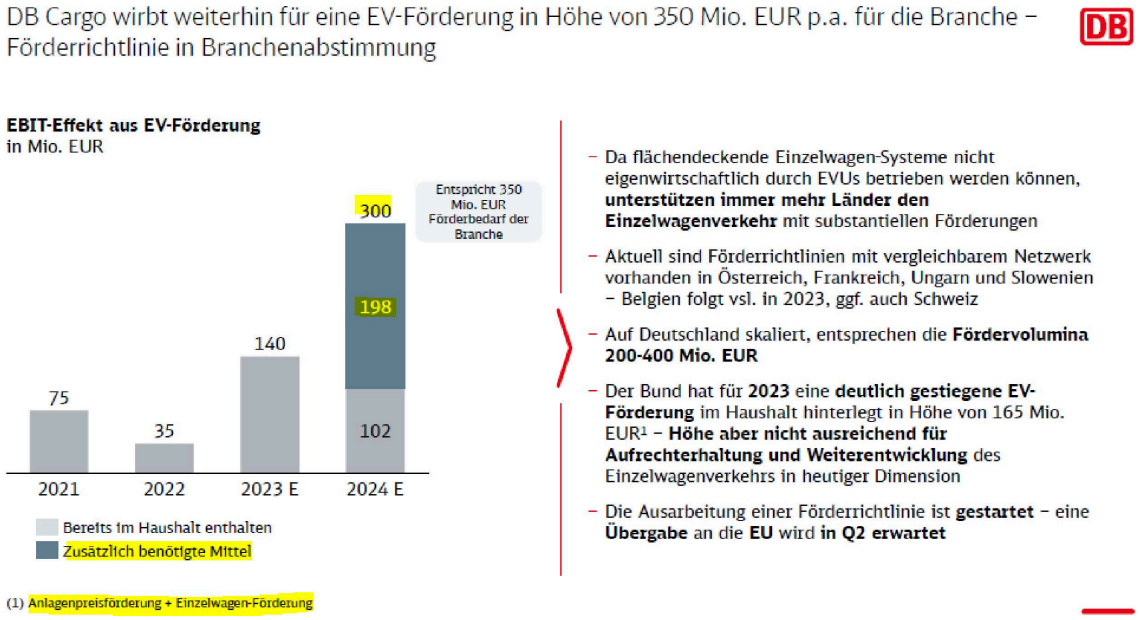


Fonte: piano a medio termine del 2021 di DB Cargo presentato dalla Germania ([33]).

([33]) *Traduzione dell'originale tedesco* [solo la parte evidenziata]:
di cui sostegno alla composizione dei treni e sovvenzioni al segmento del trasporto a carro singolo
di cui la parte di DB Cargo prevista nel bilancio federale.

Figura 8

Piano a medio termine del 2022 Sostegno statale al segmento del trasporto a carro singolo



Fonte: *piano a medio termine del 2022 di DB Cargo presentato dalla Germania* ([34]).

2.3.2. *Determinazione dei prezzi dei servizi interaziendali («misura 2»)*

(70) DB AG fornisce diversi servizi e funzioni di supporto alle società del gruppo DB, tra cui DB Cargo, sulla base di accordi interaziendali.

(71) La Commissione ha individuato i seguenti servizi interaziendali forniti a DB Cargo: i) analisi (analisi dei megadati, previsioni, modelli di traffico); ii) contabilità; iii) beni immobili; iv) servizi informatici; v) servizi per il personale; vi) formazione (considerando 26 della decisione di avvio).

(72) I costi dei servizi interaziendali sono a carico di DB Cargo sulla base di accordi interaziendali. Tuttavia, secondo l'interpretazione della Commissione nella decisione di avvio, i servizi interaziendali forniti a DB Cargo potrebbero non essere limitati ai servizi interaziendali di cui al considerando 71: secondo le informazioni pubblicate da DB AG (cfr. ad esempio la relazione integrata di DB AG del 2016 ([35])), il costo di alcuni di questi servizi, tra cui marketing, risorse umane, comunicazioni e affari giuridici, non sono trasferiti a DB Cargo e rimangono a carico di DB AG (considerando 27 e 28 della decisione di avvio).

([34]) *Traduzione dell'originale tedesco* [solo la parte evidenziata]:
fondi supplementari necessari
(1) sostegno alla composizione dei treni e sovvenzioni al segmento del trasporto a carro singolo.

([35]) Relazione integrata di DB AG del 2016, pag. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (consultato il 3 dicembre 2021): «[i] costi delle funzioni a livello di gruppo non sono trasferiti alle unità operative (nessun "onere di gruppo"). Al fine di evitare distorsioni o richieste arbitrarie di pagamento, i costi dei servizi resi sono sostenuti dalla holding stessa e non sono trasferiti. Ciò significa che le società del gruppo non sostengono oneri di gruppo per tali servizi».

2.3.3. *Condizioni di finanziamento dei prestiti vantaggiose concesse dalla tesoreria di DB («misura 3»)*

(73) DB Cargo riceve prestiti a breve e lungo termine dalla tesoreria di DB. La tesoreria di DB è l'unità all'interno di DB AG responsabile della gestione della liquidità e dei finanziamenti del gruppo.

(74) I prestiti interaziendali a favore delle controllate al 100 % di DB AG, come DB Cargo, non sono garantiti, dato che DB AG, in quanto unico azionista di DB Cargo, opera sia come fornitore di capitale proprio sia come mutuante. Di conseguenza, per DB Cargo è stato possibile sottoscrivere prestiti senza utilizzare i propri attivi come garanzia.

(75) La Germania ha inoltre riconosciuto l'esistenza di prestiti a breve termine e ha confermato che, dal 2013, la tesoreria di DB ha concesso a DB Cargo i seguenti prestiti a lungo termine in essere:

Tabella 8

Prestiti a lungo termine in essere (situazione al 24 giugno 2020)

	Volume nominale (EUR)	Valore residuo al 20.3.2020 (EUR)	Firma Data	Data di inizio	Data di fine	Tasso di interesse
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: *decisione di avvio.*

2.3.4. *Parziale copertura da parte del Fondo federale delle ferrovie (BEV) delle retribuzioni dei dipendenti pubblici impiegati da DB Cargo («misura 4»)*

(76) La misura 4 riguarda la copertura parziale, da parte dello Stato, della retribuzione dei funzionari delle ferrovie (vale a dire i funzionari pubblici che in precedenza lavoravano per la compagnia ferroviaria nazionale, Deutsche Bundesbahn, prima che fosse trasformata in società commerciale e divenisse DB AG) che è fornita alla forza lavoro di DB Cargo dal fondo BEV.

(77) Nell'ambito del processo di liberalizzazione del settore ferroviario tedesco ([36]), che ha comportato la trasformazione delle ferrovie nazionali tedesche in una società costituita come *Aktiengesellschaften* a partire dal 1994 (cfr. considerando 11 e 15), la Germania ha fondato e finanziato con risorse proprie un Fondo federale delle ferrovie (*Bundeseisenbahnvermögen*, «BEV»). Tra gli obiettivi del Fondo vi era quello di rilevare i funzionari delle ferrovie precedentemente impiegati da Deutsche Bundesbahn e di sostenerne l'assegnazione alla forza lavoro di DB AG (e, in definitiva, alle controllate del gruppo DB come DB Cargo), nella misura in cui essi non fossero assegnati altrove. Il BEV rappresenta un datore di lavoro formale dei funzionari delle ferrovie, è inoltre responsabile della gestione delle pensioni dei funzionari in pensione e gestisce il fondo di assicurazione sanitaria dei funzionari. Dato che, sotto il profilo giuridico, i funzionari statali non possono essere assegnati a un'impresa privata in assenza di una base giuridica specifica, la distribuzione dei funzionari delle ferrovie da parte del BEV è stata favorita dall'introduzione, nel Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Legge fondamentale della Repubblica federale di Germania), dell'articolo 143 bis, paragrafo 1, che ha creato una base giuridica per il sistema di assegnazione. È inoltre accertato che il BEV ha assegnato funzionari delle ferrovie a imprese private, come i concorrenti di DB AG, e ad alcune agenzie statali. Tali assegnazioni, di portata limitata, trovano fondamento esclusivamente nell'articolo 29 del Bundesbeamtengesetz (legge federale sui dipendenti pubblici, «BBG») ([37]), che prevede il consenso del funzionario interessato.

(78) Il processo di trasformazione delle ferrovie tedesche è stato organizzato mediante una legge sulla costituzione di Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* «DBGrG») che, tra l'altro, definisce i rapporti tra il BEV e DB AG. La disposizione che stabilisce l'assegnazione dei funzionari delle ferrovie dal BEV a DB AG è prevista all'articolo 12 della DBGrG. Ai sensi dell'articolo 12, paragrafi 2 e 3, della DBGrG, i funzionari delle ferrovie assegnati a DB AG mantengono il loro status giuridico di dipendenti pubblici. L'articolo 12 della DBGrG è integrato dagli articoli 21 e 23 della stessa normativa, che prevedono l'obbligo per DB AG di rimborsare al BEV i costi connessi ai lavoratori assegnati ai sensi dell'«als-ob-Kosten-Prinzip» («principio dei costi ipotetici»). Conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, della DBGrG, DB AG effettua pagamenti al BEV per i funzionari che le sono assegnati a norma dell'articolo 12, paragrafi 2 e 3, della DBGrG per un importo pari alle spese che sostiene o è tenuta a corrispondere per il lavoro di lavoratori comparabili che saranno assunti dalla società, comprese le quote dei datori di lavoro nei servizi di sicurezza sociale obbligatoria e di previdenza complementare aziendale ([38]).

(79) Un accordo concluso tra il BEV e DB AG sulla base dell'articolo 21, paragrafo 8, della DBGrG disciplina in dettaglio il sistema di rimborso. I costi da rimborsare sono calcolati separatamente per ciascun funzionario, sommati e rimborsati mensilmente al BEV. DB AG corrisponde inoltre al BEV, proporzionalmente, i costi di amministrazione del personale. Ai sensi dell'articolo 13 della DBGrG, il BEV ha il potere di verificare la correttezza della classificazione dei funzionari delle ferrovie assegnati al gruppo retributivo pertinente, che determina in larga misura i costi del personale da rimborsare. Inoltre la dichiarazione annuale di rimborso dei costi del personale è redatta e certificata da un revisore indipendente.

(80) L'assegnazione è effettuata a favore di DB AG in quanto gruppo e non di una delle sue controllate. Di conseguenza, il rimborso dei costi del personale per i funzionari assegnati a DB AG è effettuato da quest'ultima a favore del BEV. Non vi è alcun pagamento diretto dei costi del personale da parte di DB Cargo al BEV.

([36]) A partire dal 1991 l'Unione ha elaborato una normativa volta ad aprire le ferrovie alla concorrenza, con l'obiettivo di aiutarle a recuperare la quota modale dal trasporto stradale e aereo. A seguito delle successive proposte della Commissione, il legislatore dell'Unione ha adottato quattro normative, note come i quattro pacchetti ferroviari (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en?prefLang=it). Si tratta del secondo pacchetto ferroviario, composto da diversi atti adottati nel 2004, a essere considerato fondamentale ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario di merci, in quanto apre completamente il mercato del trasporto ferroviario di merci alla concorrenza. Per quanto riguarda il settore del trasporto ferroviario di merci, la data del 1º gennaio 2007 è considerata la data della piena liberalizzazione; a partire da tale data, in virtù della direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), agli operatori del trasporto ferroviario di merci in possesso di licenza è stato infatti concesso, a condizioni eque, l'accesso all'infrastruttura in tutti gli Stati membri ai fini della fornitura di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci.

([37]) In linea con tale disposizione, i funzionari statali possono, con il loro consenso, svolgere temporaneamente un'attività corrispondente alle loro funzioni presso un ente pubblico o in altri organismi, qualora l'interesse pubblico lo richieda.

([38]) Le disposizioni dell'articolo 21 della DBGrG sono rimaste invariate dal 1994 per quanto riguarda la regola dei costi ipotetici. Le modifiche limitate apportate all'articolo 21 della DBGrG a maggio 2021 hanno introdotto l'obbligo per DB AG di continuare a rimborsare i costi del personale anche se un lavoratore delle ferrovie assegnato è stato licenziato a seguito dell'attuazione delle misure di razionalizzazione.

(81) Nelle situazioni in cui assegna funzionari delle ferrovie a imprese private diverse da DB AG, il BEV conclude un accordo con l'impresa ferroviaria pertinente per il rimborso dei costi di assunzione del personale. Le disposizioni di tali accordi sono in linea con quanto previsto dall'articolo 21 della DBGrG, che stabilisce il principio «dei costi ipotetici».

(82) La misura 4 riguarda solo il gruppo di funzionari delle ferrovie esistente al momento della trasformazione di Deutsche Bundesbahn nel 1994; nessun nuovo funzionario è stato assunto dal 1993. La misura 4 riguarda quindi un gruppo di funzionari in costante diminuzione, che si riduce rapidamente a causa della sua struttura di età (più del 60 % dei lavoratori in questione andrà in pensione prima del 2032). A partire dal 2023, la misura interessava solo l'8 % circa della forza lavoro totale di DB Cargo.

2.4. **Motivazioni per l'avvio del procedimento**

(83) Secondo la valutazione preliminare della Commissione presentata nella decisione di avvio, le quattro misure esaminate costituivano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(84) Per quanto riguarda l'accordo di trasferimento di profitti e perdite, tenuto conto della sua durata e della mancata previsione di un massimale per quanto riguarda la copertura delle perdite, nonché delle continue perdite realizzate dopo la conclusione dell'accordo, la Commissione ha sollevato dubbi quanto al fatto che il mantenimento della copertura da parte di DB ML e di DB AG delle perdite ricorrenti di DB Cargo senza aver valutato se procedere alla risoluzione di detto accordo al fine di risparmiare la restante parte del capitale avrebbe potuto comportare un vantaggio indebito e selettivo per DB Cargo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Alla luce di tale dubbio, la Commissione ha chiesto ulteriori chiarimenti sull'assetto giuridico e sulla struttura societaria, nonché sugli accordi contrattuali all'interno del gruppo DB AG in virtù dei quali la società madre assorbe le perdite di DB Cargo nel corso degli anni. Inoltre la Commissione ha osservato che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite era imputabile allo Stato tedesco principalmente sulla base del fatto che esso deteneva la piena proprietà di DB Cargo e della relativa società madre DB AG, con la possibilità di nominare membri dei consigli di vigilanza di tali entità, nonché sulla base del requisito legale dell'approvazione formale di un accordo di trasferimento di profitti e perdite da parte dell'azionista. La Commissione ha riconosciuto che DB AG e DB Cargo sono costituite come *Aktiengesellschaften* di diritto privato, il che significa che le assemblee generali di tali società non possono, in linea di principio, impartire istruzioni al relativo consiglio di direzione. La Commissione ha inoltre riconosciuto che il consiglio di vigilanza di DB AG non era composto dalla maggioranza dei rappresentanti del governo. Tuttavia, nell'ambito del presente caso, tenuto conto dell'importanza strategica del settore del trasporto ferroviario di merci per la politica dei trasporti del governo federale, la Commissione non ha potuto escludere che lo Stato, attraverso la sua presenza nel consiglio di vigilanza di DB AG, avrebbe potuto influenzare indirettamente le decisioni del consiglio di direzione.

(85) Per quanto riguarda la *determinazione dei prezzi dei servizi interaziendali*, la Commissione ha rilevato in particolare che, secondo le informazioni pubblicate da DB AG, i servizi interaziendali erano forniti a DB Cargo a titolo gratuito o a prezzi inferiori a quelli di mercato e che la Germania non aveva presentato analisi o dati a sostegno della sua argomentazione secondo cui tali servizi erano forniti in condizioni di libera concorrenza. La Commissione ha osservato che, in assenza di elementi sufficienti a dimostrare che i servizi interaziendali forniti a DB Cargo sulla base di accordi con DB AG erano conformi alle normali condizioni di mercato, non è stato possibile escludere che tali servizi costituissero la fonte di un vantaggio a favore di DB Cargo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione ha invitato la Germania a fornire ulteriori informazioni ed elementi di prova sui servizi interaziendali forniti a DB Cargo, in particolare per quanto riguarda i termini e le condizioni degli accordi di fornitura dei servizi alla società, la relativa base di costo e altre informazioni relative alla determinazione del prezzo di mercato. Inoltre la Commissione non ha potuto escludere che la misura 2 fosse imputabile allo Stato tedesco. A tal riguardo, la Commissione ha tenuto conto del fatto che lo Stato tedesco detenesse la piena proprietà di DB Cargo e della relativa società madre DB AG, che comportava la possibilità di adottare autonomamente tutte le decisioni dell'assemblea generale di DB AG, e del fatto che la decisione di DB AG di fornire servizi interaziendali alle sue controllate potesse avere un impatto significativo sul suo bilancio e, quindi, sugli interessi dell'azionista.

(86) Per quanto riguarda le *condizioni di finanziamento dei prestiti concessi dalla tesoreria di DB*, la Commissione ha osservato in particolare che la Germania non aveva fornito elementi di prova a sostegno della sua argomentazione secondo cui tali condizioni erano conformi alle condizioni di mercato e al principio di libera concorrenza. La Commissione ha inoltre osservato che l'argomentazione della Germania non teneva conto del fatto che DB Cargo godeva di rating del credito migliori per via dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite in vigore, mentre, in linea con la pertinente normativa settoriale dell'Unione, i prestiti tra entità giuridiche di un'impresa verticalmente integrata possono essere concessi solo tenendo conto del profilo di rischio individuale dell'entità interessata. Inoltre la Commissione ha tenuto conto dell'assenza di garanzie fornite da DB Cargo per tutti i prestiti a lungo termine in essere.

(87) Sulla base di tali elementi, la Commissione ha ritenuto di non poter escludere che DB Cargo potesse beneficiare di un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sotto forma di condizioni di finanziamento, concesse dalla tesoreria di DB, che non erano in linea con le condizioni di mercato. La Commissione ha invitato la Germania e le parti interessate a fornire ulteriori informazioni ed elementi di prova per stabilire se i prestiti concessi dalla tesoreria di DB a DB Cargo siano conformi alle condizioni di mercato. Inoltre la Commissione non ha potuto escludere che la misura 3 fosse imputabile allo Stato tedesco. A tal riguardo, la Commissione ha tenuto conto del fatto che lo Stato tedesco detenesse la piena proprietà di DB Cargo e della relativa società madre DB AG. La Commissione ha ritenuto in via preliminare che l'organizzazione dei servizi di tesoreria e le condizioni di prezzo potessero avere un impatto significativo sul bilancio di DB AG. Pertanto non è stato possibile escludere che la decisione sulle modalità di finanziamento alle controllate, e sulle relative condizioni, fosse di fondamentale importanza per il più alto livello dirigenziale del gruppo DB, nonché per il suo azionista, lo Stato tedesco.

(88) Per quanto riguarda la copertura parziale da parte del BEV delle retribuzioni dei dipendenti pubblici, la Commissione ha osservato che la Germania non ha fornito elementi di prova che dimostrassero che i costi di assunzione dei dipendenti pubblici sostenuti da DB Cargo corrispondevano effettivamente ai prezzi di mercato relativi al personale analogamente qualificato. Pertanto la Commissione non ha potuto escludere la possibilità che il fatto che il BEV copra determinati costi per il personale impiegato da DB Cargo costituisca un vantaggio per quest'ultima. La Commissione ha invitato la Germania e le parti interessate a fornire ulteriori informazioni ed elementi di prova in merito all'esistenza di un vantaggio selettivo in relazione alla misura 4. Inoltre, per quanto riguarda l'imputabilità della misura 4 allo Stato, la Commissione ha osservato che la decisione relativa all'entità che sostiene i costi per la retribuzione dei dipendenti pubblici assegnati a DB AG si basava su una disposizione di legge della DBGrG, approvata dal parlamento federale, ed era pertanto imputabile allo Stato.

(89) Secondo la valutazione preliminare della Commissione, le quattro misure in esame riguardavano le risorse della Germania in ragione della sua piena proprietà di DB Cargo, tramite DB AG e in ragione del finanziamento pubblico del BEV. La Commissione ha inoltre ritenuto in via preliminare che tutte le misure in questione fossero tali da migliorare la posizione concorrenziale di DB Cargo e quindi suscettibili di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

(90) Per quanto riguarda la compatibilità con il mercato interno, la Commissione non aveva individuato alcuna base per la compatibilità delle misure in questione e ha osservato che la Germania non aveva addotto alcuna argomentazione che potesse suffragare la compatibilità delle stesse. La Commissione ha invitato la Germania e le parti interessate a fornire osservazioni ed elementi di prova in merito all'eventuale compatibilità delle misure in questione.

3. **OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

3.1. **ERFA**

(91) Nella sua comunicazione del 19 settembre 2022, l'ERFA spiega che il settore del trasporto ferroviario di merci in Europa è altamente competitivo e che negli ultimi anni la quota di mercato detenuta dai concorrenti privati in Europa ha visto un aumento costante fino raggiungere il 48 % nel 2020. Secondo l'ERFA, è probabile che questa aumenterà ancora in futuro. L'ERFA afferma di sostenere la Commissione nel suo obiettivo di garantire la protezione della concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario di merci dalle perturbazioni provocate dagli aiuti di Stato. A tal riguardo, l'ERFA sostiene che le perdite automaticamente rilevate dalle holding dovrebbero essere qualificate come aiuti di Stato. L'ERFA sottolinea l'importanza di disporre di una chiara struttura di governance delle imprese ferroviarie di proprietà dello Stato e sostiene che le prolungate perdite registrate da DB Cargo negli ultimi anni, che sono state sistematicamente coperte da DB AG, danno l'impressione che la struttura di governance nel caso di specie non sia chiara. Secondo l'ERFA, la mancanza di chiarezza in questo ambito fa sì che le imprese ferroviarie statali non si sentano tenute ad operare in normali condizioni di mercato, falsando così la concorrenza. Inoltre l'ERFA chiede la trasparenza dei costi dei servizi nei casi in cui un'impresa ferroviaria di proprietà dello Stato riceva servizi interaziendali dalla società holding o dalla società affiliata o finanziamenti da una holding. L'ERFA sostiene, in sostanza, che qualsiasi finanziamento fornito deve riflettere le normali condizioni di mercato per l'accesso ai finanziamenti al fine di evitare sovvenzioni incrociate, che determinerebbero una discriminazione nei confronti dei concorrenti.

(92) L'ERFA sostiene inoltre che gli aiuti legittimi, come gli aiuti a favore dei settori del trasporto a carro singolo o del trasporto intermodale, non devono essere utilizzati come mezzo di finanziamento per le imprese statali in difficoltà. L'ERFA sostiene inoltre che tali aiuti di Stato destinati a favorire un trasferimento modale debbano riflettere gli effettivi costi operativi del servizio e avere portata limitata, così da non trovarsi in concorrenza diretta con altri segmenti di mercato, come il trasporto in treno blocco. L'ERFA sostiene che tali aiuti di Stato non debbano neppure essere utilizzati per praticare il dumping dei prezzi al fine di rilevare il mercato dei nuovi operatori. L'ERFA sostiene che le società statali che beneficiano di un sostegno pubblico per determinate operazioni, come il trasporto a carro singolo, dovrebbero garantire la separazione dei conti e dell'organizzazione dalle altre operazioni, in particolare quelle che operano in concorrenza con operatori privati e indipendenti. L'ERFA sostiene che aiuti di Stato eccessivi a favore di operazioni che vedono la presenza dominante delle imprese ferroviarie statali, come il trasporto a carro singolo, falsano la concorrenza.

3.2. **Denunciante**

(93) Nella comunicazione del 19 settembre 2022, il denunciante accoglie con favore la valutazione preliminare della Commissione secondo cui le quattro misure in questione potrebbero costituire un aiuto di Stato ed esisterebbe un dubbio in merito alla loro compatibilità. Il denunciante deplora che la Germania non abbia effettivamente sospeso l'attuazione di tali misure, come previsto dalla giurisprudenza consolidata.

(94) Il denunciante sostiene che tutte le misure in questione, elencate al considerando 14 della decisione di avvio, costituiscono aiuti di Stato.

(95) In primo luogo, il denunciante sostiene che tutte le misure in questione comportano risorse statali. In particolare nella denuncia si sostiene, per quanto riguarda le misure 1, 2 e 3, che la Germania è l'unica proprietaria di DB AG e controlla i voti connessi alle azioni e, pertanto, DB AG deve essere considerata un'impresa pubblica ai sensi della direttiva 2006/111/CE della Commissione ([39]). In unica azionista, la Germania è in grado di orientare l'utilizzo delle risorse di DB AG, il che è sufficiente per qualificarle come risorse statali. Inoltre il denunciante sostiene che il fatto che tali misure sarebbero finanziate dai profitti delle società generati all'interno del gruppo DB, come sostenuto dalla Germania, non è dimostrato e, in ogni caso, è irrilevante. Per quanto riguarda la misura 4, il denunciante sostiene che essa è finanziata dal BEV, che è un'entità statale e le cui risorse sono risorse statali.

(96) In secondo luogo, il denunciante sostiene che le misure in questione siano imputabili allo Stato tedesco. Il denunciante osserva che DB AG è un'impresa pubblica e che una misura è imputabile allo Stato laddove le autorità pubbliche possano essere considerate coinvolte, in un modo o nell'altro, nell'adozione della misura. Il denunciante ricorda che l'imputabilità di una determinata misura può essere dedotta da una serie di indicatori derivanti dalle circostanze del caso e dal contesto in cui la misura è stata adottata, tra cui gli indicatori che dimostrano l'improbabilità che le autorità pubbliche non siano state coinvolte nell'adozione della misura. Il denunciante sostiene inoltre quanto segue:

a) per quanto riguarda la misura 1, lo Stato tedesco ha specificamente incoraggiato DB AG ad adottare l'accordo di trasferimento di profitti e perdite, in quanto approvato dallo Stato stesso, nella sua qualità di azionista unico di detta società. Vi sono elementi di prova diretti del coinvolgimento dello Stato in tale decisione. L'accordo di trasferimento di profitti e perdite non avrebbe potuto produrre effetti senza l'approvazione dell'azionista di DB AG. Il fatto che, come sostenuto dalla Germania, la sua approvazione sarebbe stata puramente formale non è rilevante alla luce della giurisprudenza ([40]). Indipendentemente dal modo in cui il potere dello Stato in quanto azionista può essere esercitato, il governo tedesco avrebbe potuto bloccare l'adozione dell'accordo se non fosse stato adeguato. Inoltre il trasferimento dei profitti e delle perdite avviene su base annuale ed è approvato dal consiglio di vigilanza di DB AG, che rappresenta per la maggioranza della partecipazione dello Stato;

([39]) Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Per analogia, sentenza della Corte di giustizia del 2 febbraio 1988, *Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Commissione*, cause 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punti 34 e 36.

b) per quanto riguarda le misure 2 e 3, il denunciante osserva che, sebbene tali misure non siano state adottate direttamente dallo Stato, al pari dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, esiste una serie di indicatori derivanti dalle circostanze del caso e dal contesto in cui tali misure sono state adottate, che dimostrano il coinvolgimento o l'improbabilità del coinvolgimento dello Stato. Tali indicatori, rilevanti anche ai fini della valutazione dell'imputabilità della misura 1, sono i seguenti:

1) contrariamente alle sue affermazioni, la Germania controlla DB Cargo e altre società appartenenti al gruppo DB. Tale controllo deriva dalla piena proprietà di DB Cargo ed è rafforzato dall'accordo di trasferimento di profitti e perdite in vigore tra DB Cargo e DB AG, in base al quale la prima affida la sua stessa gestione alla seconda. Esso è altresì confermato dall'obbligo legale per lo Stato tedesco di esercitare un adeguato grado di influenza sulle società nelle quali detiene partecipazioni, anche indirettamente, qualora la partecipazione abbia una particolare rilevanza politica o finanziaria per la Germania ([41]);

2) contrariamente alle sue affermazioni, la Germania controlla le attività di DB AG, in quanto lo Stato designa metà dei membri del consiglio di vigilanza di DB AG, che a sua volta nomina il consiglio di direzione, creando una catena di influenza che riflette la partecipazione azionaria dello Stato al 100 % e la sua influenza dominante. I membri del consiglio di vigilanza sono esentati dall'obbligo generale di riservatezza, applicabile alle società per azioni, per quanto riguarda le relazioni che presentano allo Stato ([42]) e devono tenere conto degli interessi particolari della Germania nell'esercizio delle loro funzioni ([43]);

3) le affermazioni della Germania secondo cui le misure 2 e 3 sono decisioni relative alla gestione aziendale che non coinvolgono l'azionista di DB AG (né direttamente tramite l'assemblea generale né tramite il consiglio di vigilanza) non sono credibili, dato il loro potenziale impatto finanziario sul bilancio di DB AG. Infatti, in linea con le disposizioni del PCGK ([44]), le operazioni di importanza fondamentale e le altre decisioni del consiglio di direzione aventi un impatto rilevante sulle operazioni commerciali e sugli attivi, la situazione finanziaria o reddituale della società richiedono l'autorizzazione del consiglio di vigilanza;

4) l'interesse dello Stato tedesco a ricevere dividendi dal gruppo DB indica che lo Stato deve aver avuto un coinvolgimento nelle misure 2 e 3;

5) contrariamente a quanto sostenuto dalla Germania, DB AG non è semplicemente una società di diritto privato che beneficia del massimo grado di libertà e indipendenza dai propri azionisti. Al contrario, ai sensi delle pertinenti disposizioni del BHO e del PCGK, lo Stato è tenuto a esercitare attivamente la propria influenza su DB AG al fine di garantire l'interesse pubblico. Il PCGK pone inoltre a carico delle società in cui lo Stato tedesco detiene una partecipazione una serie di obblighi specifici che vanno al di là di quanto ci si potrebbe aspettare da una società privata (tra cui l'obbligo di operare in modo responsabile ed eticamente valido, di utilizzare le risorse della società in modo sostenibile, anche da un punto di vista economico, nel rispetto del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato). Infine DB AG beneficia di un sostegno statale continuo e incondizionato e pertanto non esercita le proprie attività in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, il che costituisce un ulteriore indicatore dell'influenza dello Stato;

c) per quanto riguarda la misura 4, il denunciante sostiene che essa deriva dalle disposizioni di legge della DBGrG ed è pertanto imputabile allo Stato.

([41]) Articolo 65, paragrafo 1, punto 3, del Bundeshaushaltsordnung (normativa federale in materia di bilancio, «BHO») e gli articoli 15 e 19 del Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (codice sulla governance delle imprese pubbliche, «PCGK»), pagg. 34 e 35.
([42]) Articolo 394 dell'Aktiengesetz.
([43]) Articolo 65, paragrafo 1, punto 3, BHO e articoli 15 e 19 PCGK.
([44]) Articolo 16 PCGK.

(97) In terzo luogo, il denunciante sostiene che le misure in questione conferiscono a DB Cargo un vantaggio economico. Il denunciante sostiene in particolare che:

a) per quanto riguarda la misura 1, la Germania non ha fornito alcuna informazione né elemento di prova pertinente che dimostri che essa ha agito in qualità di azionista di DB AG anziché di autorità pubblica e che, di conseguenza, il criterio dell'operatore in un'economia di mercato non è applicabile. Qualora la Commissione dovesse ritenere che il criterio sia applicabile, il denunciante sostiene che non vi sono elementi sufficienti a dimostrare che un operatore privato, in una situazione il più vicina possibile a quella di DB AG, avrebbe effettivamente concluso un accordo di trasferimento di profitti e perdite con una controllata come DB Cargo e alle condizioni applicabili. A tal riguardo, il denunciante sottolinea le continue perdite subite da DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite in vigore tra il 1999 e il 2012 e il fatto che, nonostante tali perdite, nel 2012 è stato concluso un nuovo accordo dello stesso tipo, incondizionato e illimitato in termini di portata e di importo, che è stato rinnovato automaticamente nel 2016 e nel 2018. Il denunciante osserva inoltre che, sulla base dei dati di mercato disponibili nel 2012 e data la copertura annuale delle perdite, non vi era alcuna prospettiva di realizzare profitti. Infine il denunciante sottolinea che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato adottato e mantenuto in vigore sebbene la Germania disponesse del margine di discrezionalità necessario per non concludere tale accordo in primo luogo e per risolverlo in qualsiasi momento. Inoltre il denunciante osserva che la Germania, sostenendo, nell'ambito della misura 3, che DB AG e DB Cargo hanno lo stesso rating del credito grazie all'esistenza dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, ha riconosciuto l'effetto positivo di tale accordo sul rating di DB Cargo e ha quindi riconosciuto che esso conferisce un vantaggio alla società;

b) per quanto riguarda la misura 2, l'affermazione della Germania secondo cui i servizi interaziendali sono forniti alle normali condizioni di mercato non è suffragata da alcuna analisi economica ed è di fatto contraddetta da informazioni pubblicate ufficialmente;

c) per quanto riguarda la misura 3, l'affermazione della Germania secondo cui i prestiti concessi dalla tesoreria di DB a DB Cargo si baserebbero su normali condizioni di mercato non è suffragata da alcun elemento di prova. Tale affermazione è infatti contraddetta dalle relazioni integrate di DB AG accessibili al pubblico, dalle quali risulta che i prestiti in questione non erano destinati a produrre alcun profitto alla società. Inoltre, grazie all'esistenza dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, DB Cargo è assegnata alle stesse classi di merito di credito dalle agenzie di rating e beneficia quindi di un rating del credito maggiorato;

d) per quanto riguarda la misura 4, il fatto che i costi aggiuntivi sostenuti da DB Cargo per l'assunzione di dipendenti pubblici rispetto a quelli sostenuti per i dipendenti del settore privato non costituiscono un onere anomalo a carico della società che potrebbe essere compensato dallo Stato senza costituire un aiuto di Stato. Tali costi aggiuntivi non costituiscono la compensazione dei costi di una precedente deroga al sistema generale (duplice deroga) e la misura non equivale alla compensazione per un servizio di interesse economico generale conformemente ai criteri *Altmark*. Gli interventi del BEV conferiscono pertanto un vantaggio a DB Cargo.

4. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA

4.1. Osservazioni preliminari generali

(98) La Germania sostiene che la Commissione non abbia assolto l'onere della prova relativo alla dimostrazione dell'esistenza di un aiuto e che non abbia chiaramente rilevato dubbi in merito alla compatibilità delle quattro misure in questione con il mercato interno.

(99) La Germania indica inoltre che le dinamiche concorrenziali nel mercato tedesco del trasporto ferroviario di merci sono sufficienti a invalidare l'affermazione del denunciante secondo cui il mercato è caratterizzato da distorsioni della concorrenza derivanti da un presunto intervento dello Stato a favore di DB Cargo. La Germania sottolinea in particolare che i concorrenti di DB Cargo hanno costantemente aumentato la loro quota di mercato in Germania passando dal 29 % nel 2012 al 57 % nel 2022. Per contro, in altri Stati membri la quota di mercato dei concorrenti è molto inferiore: il 54 % in Italia, il 51 % in Svezia, il 50 % in Polonia, il 32 % in Austria, il 31 % in Svizzera e il 30 % in Belgio ([45]).

([45]) I dati forniti dalla Germania provengono dalla 9ª relazione annuale di monitoraggio del mercato IRG-Rail, 9º documento di lavoro annuale sul monitoraggio del mercato IRG-Rail di aprile 2021.

(100) La Germania afferma di voler aumentare la quota di mercato del settore ferroviario nel trasporto globale di merci, in particolare ai fini della decarbonizzazione dei trasporti. A tale riguardo, sono state messe in atto diverse misure di sostegno orizzontali per le imprese di trasporto ferroviario di merci. Secondo la Germania, l'avvio dei procedimenti formali crea incertezza per l'intero settore del trasporto ferroviario di merci, compromettendo gli obiettivi della decarbonizzazione e della transizione verde.

4.1.1. *Osservazioni sulle misure in questione*

(101) La Germania sostiene che nessuna delle misure elencate nella decisione di avvio costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(102) Per quanto riguarda le misure da 1 a 3, la Germania sostiene che la valutazione contenuta nella decisione di avvio non è in linea con il concetto di unica entità economica.

(103) La Germania sostiene che tutte le società appartenenti a un gruppo devono essere considerate come un'unica impresa ai fini dell'applicazione delle norme dell'UE in materia di concorrenza ([46]). Quando una società madre (nel caso di specie, DB AG) esercita un controllo sulle sue controllate al 100 % (nel caso di specie, DB Cargo) ([47]), l'intero gruppo deve essere considerato come un'entità economica e quindi come un'unica impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([48]). A tale riguardo, la Germania fa riferimento anche all'esenzione degli accordi restrittivi della concorrenza tra società madri e controllate dall'applicazione degli articoli 101 e 102 TFUE ([49]). La Germania fa inoltre riferimento alla definizione di imprese collegate di cui all'articolo 3, paragrafo 3, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ([50]) e all'articolo 2, paragrafo 2, e al considerando 4, del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione ([51]).

(104) Inoltre la Germania sostiene che nessun precedente avvalora l'approccio della Commissione all'esame delle operazioni puramente interaziendali ai sensi della normativa in materia di aiuti di Stato e che le sovvenzioni incrociate illegali nel contesto di imprese ferroviarie integrate sono di fatto escluse dai requisiti normativi settoriali dell'Unione (in particolare le direttive 2012/34/UE ([52]) e (UE) 2016/2370 ([53])) e dal loro recepimento nel diritto nazionale.

(105) Inoltre la Germania sostiene che l'argomentazione della Commissione è contraria al principio di neutralità di cui all'articolo 345 TFUE. Il motivo è che le imprese private sono libere di definire i relativi rapporti di prestazione interaziendali e non sono tenute a rispettare i limiti stabiliti nella decisione di avvio. Se, in futuro, la Commissione dovesse valutare tutti gli accordi e le operazioni interaziendali, (solo) nel caso di imprese pubbliche, alla luce della normativa in materia di aiuti di Stato e, come è avvenuto nel caso di specie, in presenza di un sospetto generale e di un obbligo di giustificazione, ciò costituirebbe un grave svantaggio per le imprese pubbliche.

([46]) Ad esempio, sentenza del Tribunale del 14 ottobre 2004, *Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Commissione*, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, punto 50.

([47]) Sentenza della Corte di giustizia del 10 settembre 2009, *Akzo Nobel e altri/Commissione*, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Sentenza della Corte di giustizia del 14 novembre 1984, *Intermills/Commissione*, causa 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, punti 9 e successivi.

([49]) Sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 1996, *Viho/Commissione*, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, punto 16; sentenza della Corte di giustizia del 16 ottobre 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags/Commissione*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, punti 26 e successivi; sentenza della Corte di giustizia del 25 ottobre 1983, *AEG/Commissione*, C107/82, ECLI:EU:C:1983:293, punti 47 e successivi.

([50]) Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» (GU L 352 del 24.12.2013, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Il considerando 4 afferma che «[a]i fini delle norme in materia di concorrenza previste nel trattato, per impresa si intende qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento. La Corte di giustizia ha stabilito che tutte le entità controllate (giuridicamente o di fatto) dalla stessa entità debbano essere considerate un'impresa unica».

([52]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 352 del 23.12.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Compensazione delle perdite annuali sostenute da DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (misura 1)

(106) La Germania sostiene che la misura 1 non comporta risorse statali, in quanto le perdite di DB Cargo sono coperte dai profitti delle società generati all'interno del gruppo DB. Affinché i fondi privati, come i profitti delle società del gruppo DB, siano qualificati come risorse statali, è necessario dimostrare che tali fondi sono costantemente soggetti al controllo pubblico e quindi a disposizione delle autorità nazionali competenti ([54]). A tale riguardo, la Germania ha fatto riferimento anche alla sentenza della Corte ([55]) relativa alla decisione (UE) 2016/1208 della Commissione ([56]).

(107) Inoltre la Germania sostiene che la decisione di coprire le perdite di DB Cargo non è imputabile allo Stato, sebbene quest'ultimo abbia partecipato alla conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite attraverso le rispettive votazioni in seno all'assemblea generale che ne hanno consentito la conclusione. Secondo la Germania, i criteri utilizzati per determinare l'imputabilità non sono soddisfatti nel caso di specie. A tale riguardo, la Germania approfondisce ulteriormente le argomentazioni di cui al considerando 65 della decisione di avvio:

a) DB AG è costituita come una società per azioni di diritto privato («*Aktiengesellschaft*»), una forma di organizzazione aziendale che conferisce alla direzione (e al consiglio di vigilanza) libertà e indipendenza dalle istruzioni degli azionisti (l'assemblea generale non ha la possibilità di impartire istruzioni ai membri del consiglio di direzione o ai membri del consiglio di vigilanza). Di conseguenza, lo Stato non controlla le decisioni relative alla gestione di DB AG, che sono adottate dal consiglio di direzione. Il consiglio di direzione non comprende alcun rappresentante governativo. Il consiglio di vigilanza, tra i suoi 20 membri, ne conta solo pochi (tre membri sia attualmente che al momento della firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite). Inoltre nel consiglio di direzione di DB Cargo non vi erano rappresentanti governativi, mentre nel consiglio di vigilanza della società ne erano presenti solo due (uno del ministero federale del Digitale e dei trasporti e uno del ministero federale dell'Economia e dell'azione per il clima). L'azionista unico di DB Cargo nell'assemblea generale era DB AG;

b) la conclusione di tali accordi, disciplinata dall'*Aktiengesetz*, è una prassi comune nei gruppi societari di diritto privato. DB AG ha seguito una prassi abituale in ambito societario;

c) sebbene riconosca che il rappresentante del governo federale presso l'assemblea generale di DB AG ha dato il suo consenso alla conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite con DB Cargo, la Germania sostiene che ciò non giustifica l'imputazione della decisione allo Stato. Dal momento che ha approvato la conclusione di tale accordo in sede di assemblea generale, il rappresentante del governo federale ha agito esclusivamente in qualità di azionista ai sensi dell'AktG, come avviene per le società private (articolo 293 dell'AktG). Inoltre il consenso dello Stato a una misura non può di per sé implicare l'imputabilità. In caso contrario, l'approvazione di un negozio giuridico da parte dello Stato renderebbe tale negozio una misura «statale». L'imputabilità può essere accertata solo se le autorità pubbliche sono coinvolte proattivamente nell'adozione di tale misura o se l'hanno imposta;

d) secondo la Germania, l'opinione secondo cui non tutte le misure adottate da un'impresa pubblica a favore di una controllata sono imputabili allo Stato è stata confermata dalla Commissione nel caso relativo a *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Esso riguardava, in particolare, conferimenti di capitale, garanzie, prestiti interaziendali e contratti di fornitura e di servizi tra l'ente ferroviario portoghese Comboios de Portugal (CP) e la sua controllata al 100 % EMEF;

([54]) Sentenze della Corte di giustizia del 10 dicembre 2020, *Commune di Milano v Commission*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punto 30 e del 28 marzo 2019, *Germania/Commissione*, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, punto 58.

([55]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2021, *Commissione/Italia e altri*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Decisione (UE) 2016/1208 della Commissione, del 23 dicembre 2015, relativa all'aiuto di Stato (SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Banca Tercas (GU L 203 del 28.7.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Decisione (UE) 2021/2182 della Commissione, del 6 marzo 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) relativa alle misure in favore di Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (GU L 444 del 10.12.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) inoltre l'imputabilità allo Stato sulla base della risoluzione dell'assemblea generale richiederebbe che lo Stato sia stato in grado di impedire la misura per via di una mancata approvazione ([58]), il che non avviene nel caso in esame. Anche in assenza di un accordo di trasferimento di profitti e perdite, DB AG avrebbe potuto trasferire profitti e perdite. I profitti potevano essere trasferiti a DB AG sulla base di una semplice decisione dell'azionista di DB Cargo. Le perdite di DB Cargo potevano, in qualsiasi momento, essere compensate da DB AG con ulteriori conferimenti di capitale, ad esempio contribuendo alla riserva di capitale. Tali misure di DB AG non coinvolgerebbero lo Stato, ma costituirebbero misure puramente interaziendali. Ciò vale a maggior ragione per le compensazioni delle perdite individuali sulla base dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, in quanto esse hanno avuto luogo senza alcun coinvolgimento dello Stato. Esse sono state effettuate in via automatica conformemente ai requisiti giuridici di cui all'articolo 302 dell'AktG e indipendentemente da qualsiasi decisione individuale;

f) anche l'obbligo giuridico di cui all'articolo 65, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 65, paragrafo 3, del codice federale del bilancio («*Bundeshaushaltsordnung*» — BHO) (cfr. considerando [...]), in base al quale lo Stato ha dovuto accettare la conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, non costituisce un indice di imputabilità, in quanto le disposizioni del BHO riguardano un «cambiamento dell'influenza del governo federale» («*Änderung des Einflusses des Bundes*») e quindi unicamente la parte dell'accordo relativa al controllo, e non quella relativa al trasferimento automatico dei profitti e delle perdite. In tale contesto, la Germania spiega inoltre che, sebbene spesso siano combinati in un unico accordo, come nel caso di DB Cargo, gli accordi in materia di controllo e quelli in materia di trasferimento di profitti e perdite costituiscono due tipologie di accordo diverse. In ogni caso, il requisito non è un requisito giuridicamente vincolante di approvazione indipendente da parte dello Stato nei confronti dell'impresa di sua proprietà, nel caso di specie DB AG;

g) DB AG è soggetta al controllo dello Stato in una misura non sufficiente a determinare un grado di controllo sulla società, da parte delle autorità pubbliche, che sarebbe rilevante in quanto indicatore di imputabilità. Nessuna autorità pubblica esercita un controllo amministrativo sulla gestione di DB AG e delle sue controllate, in particolare:

   a) l'attività dell'Ufficio federale delle ferrovie («*Eisenbahn-Bundesamt*» —EBA) riguarda compiti specifici di approvazione dei piani, di omologazione dei veicoli e di sicurezza. Inoltre le attività dell'Ufficio riguardano anche le compagnie ferroviarie private;

   b) l'attività dell'Agenzia federale delle reti («Bundesnetzagentur» —BNetzA), in qualità di autorità di regolamentazione competente, è volta a monitorare la conformità delle società di infrastrutture ferroviarie federali e non federali alle prescrizioni normative nel settore ferroviario;

   c) le attività della Corte federale dei conti («Bundesrechnungshof») riguardano il governo federale e la sua gestione economica e di bilancio (comprese le azioni compiute nel caso di partecipazioni detenute dal governo federale in società di diritto privato);

   d) il ministero federale del Digitale e dei trasporti non esercita un controllo amministrativo sulla «governance aziendale» di DB AG e delle sue controllate. Il ministero dirige l'operato del dipartimento specializzato incaricato della politica dei trasporti all'interno del governo federale, e ne è responsabile. Il governo federale agisce in qualità di azionista attraverso la gestione di partecipazioni nel ministero federale del Digitale e dei trasporti. Ciò include l'esercizio dei diritti e degli obblighi in qualità di azionista (privato);

   e) il Bundestag, in quanto organo legislativo, non esercita un controllo amministrativo su DB AG. Le attività di monitoraggio da esso effettuate interessano le azioni del governo federale, così come il lavoro dei suoi comitati.

(108) Inoltre l'«importanza strategica» del settore del trasporto ferroviario di merci ai fini della «politica dei trasporti» non giustifica una constatazione di imputabilità, in quanto la conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite non è servita ad attuare obiettivi strategici o una normativa. Né l'importanza economica di detto accordo può giustificare una siffatta constatazione.

(109) Infine non consentire a DB AG, in quanto società di proprietà dello Stato, di utilizzare uno strumento di cui anche le società private fanno ampio uso darebbe origine a una discriminazione delle società pubbliche rispetto a quelle private, andando contro il principio di neutralità sancito dall'articolo 345 TFUE.

([58]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 febbraio 1988, *Van der Kooy e altri/Commissione*, C-67/85, C-68/85 e C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punto 36.

(110) Inoltre la Germania sostiene che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite non presenti alcun vantaggio economico.

(111) Gli accordi di trasferimento di profitti e perdite costituiscono un elemento strutturale comune nel contesto dei gruppi. La conclusione e l'attuazione di detti accordi costituiscono una normale prassi di mercato. Gli accordi di trasferimento di profitti e perdite rappresentano uno strumento comune di progettazione dei gruppi di società, in particolare di società private, in Germania ai fini della creazione di un *Vertragskonzern* ([59]). Secondo la Germania, tali accordi sono regolarmente utilizzati dalle società rappresentate nell'indice azionario tedesco (*Deutscher Aktienindex* DAX). Le statistiche ufficiali sull'imposta sulle società mostrano inoltre che gli accordi di trasferimento di profitti e perdite sono comuni e ampiamente utilizzati in Germania. Secondo le statistiche ufficiali, i gruppi ([60]) rappresentavano quasi il 50 % del gettito complessivo dell'imposta sulle società per il periodo d'imposta 2017. Inoltre la Germania sottolinea gli effetti fiscali degli accordi di trasferimento di profitti e perdite (cfr. considerando 43).

(112) Inoltre la Germania ribadisce che gli effetti economici dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (vale a dire il trasferimento dei profitti e delle perdite) potrebbero essere ottenuti anche in assenza di tale accordo.

(113) La Germania fa inoltre riferimento alla pianificazione finanziaria annuale (in cui rientrano anche i piani a medio termine) all'interno del gruppo DB. I risultati attesi da DB AG per le società del gruppo sono definiti nell'ambito delle sessioni di pianificazione. Le aspettative di redditività specifiche di DB AG nei confronti delle società del gruppo (e quindi anche nei confronti di DB Cargo) si possono osservare, ad esempio, come segue:

a) DB AG fissa un obiettivo di rendimento per tutti i nuovi investimenti delle società del gruppo al di sopra dei costi di capitale di mercato;

b) il livello di retribuzione dei membri del consiglio di direzione delle società del gruppo dipende dai risultati della società in questione. Tali risultati comprendono quelli sia a breve che a lungo termine;

c) se le società del gruppo non raggiungono gli obiettivi di redditività attesi da DB AG, la società può anche avvalersi della possibilità di sostituire le posizioni dirigenziali di grado superiore;

d) l'attuazione di tale strategia è resa possibile proprio dall'elemento di controllo dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

(114) La Germania afferma inoltre che la presunta mancata risoluzione di detto accordo non costituisce un aiuto, in quanto non equivale a un'azione e pertanto non esiste una «misura effettivamente attuata» ([61]). Per questo motivo, la valutazione del carattere di aiuto dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite deve basarsi sulla conclusione dell'accordo.

(115) Tenuto conto delle aspettative di un miglioramento significativo dei profitti, la Germania sostiene che anche un azionista privato che agisce nel suo interesse a lungo termine avrebbe accettato perdite per un periodo intermedio da parte di DB Cargo. La Germania fa riferimento a un caso precedente in cui la Commissione non ha ravvisato un vantaggio economico per la società interessata in un caso di compensazione pluriennale delle perdite da parte della società madre, sulla base di un accordo di trasferimento di profitti e perdite ([62]).

(116) Inoltre è opportuno considerare che in passato il gruppo DB ha effettuato conferimenti di capitale a favore di DB Cargo o ha ricevuto profitti da quest'ultima. Un azionista privato che ha già investito in una società effettuerà la propria valutazione del rischio in modo diverso rispetto a un investitore che non detiene già una partecipazione. Nell'applicazione del criterio dell'operatore in un'economia di mercato è dunque opportuno considerare il fatto che la società madre abbia, in precedenza, partecipato economicamente all'attività di DB Cargo.

([59]) In un *Vertragskonzern*, ossia un gruppo basato su accordi, un accordo di controllo stabilisce il diritto della società madre di impartire direttive alla controllata.

([60]) Gruppi (*Organschaften*) quali definiti dal diritto tributario tedesco.

([61]) Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 6 giugno 2012, *EDF/Commissione*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punto 83.

([62]) Decisione (UE) 2015/506 della Commissione, del 20 febbraio 2014, relativa alle misure cui la Germania ha dato esecuzione in relazione a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e ad altre compagnie aeree — SA.15376 (C 27/07, ex NN 29/07) (GU L 89 dell'1.4.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Inoltre, secondo la Germania, anche un operatore privato avrebbe compensato le perdite subite da DB Cargo. Ciò è dovuto al fatto che le previsioni dei risultati contenute nella pianificazione a medio termine hanno permesso in ogni caso di prevedere il ripristino della redditività a medio e lungo termine da parte di DB Cargo (cfr. considerando 55). Le previsioni si basano sempre su valutazioni, valide e ben fondate, relative agli sviluppi che interessano il mercato e le imprese (cfr. considerando 55). Inoltre DB Cargo aveva realizzato profitti per oltre mezzo miliardo di euro solo nel 2006, nel 2007 e nel 2008 e li aveva trasferiti a DB AG.

(118) Secondo la Germania, vi sono diverse ragioni per cui la situazione economica non è ancora migliorata come previsto, tra cui:

a) il fatto che dal 2010 la crescita del mercato del trasporto ferroviario di merci è stata notevolmente inferiore rispetto al decennio precedente, contrariamente alle aspettative iniziali di DB Cargo e degli esperti esterni;

b) allo stesso tempo, il fatto che gli sviluppi del mercato si sono dimostrati notevolmente più volatili;

c) il fatto che, nel corso dello scorso decennio, i cambiamenti nella struttura del trasporto merci si sono ulteriormente intensificati. Di conseguenza, i clienti delle industrie tradizionalmente fonte di profitto per il settore del trasporto ferroviario di merci (carbone, minerali, olio minerale, acciaio) rappresentavano una quota gradualmente inferiore del mix di prodotti;

d) poiché i costi dei fattori di DB Cargo sono aumentati in modo significativo nello stesso periodo, non da ultimo a causa delle forti rivendicazioni salariali dei sindacati;

e) oltre alle perdite di volume indotte dalla concorrenza, il fatto che DB Cargo abbia perso o non abbia ottenuto quantitativi perché la qualità della produzione non era sufficiente.

(119) Negli ultimi anni DB Cargo ha inoltre avviato numerosi programmi per conseguire un miglioramento sostenibile della redditività (alcuni di questi programmi sono indicati al considerando 57).

(120) La Germania sostiene inoltre che il fatto che le aspettative di profitto dei piani a medio termine non si siano concretizzate nel periodo o nella portata previsti è, in linea di principio, irrilevante, in quanto l'unico fattore determinante ai fini dell'applicazione del criterio è una valutazione ex ante sulla base delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili al momento dell'adozione della misura in questione.

(121) Per quanto riguarda le analisi ex ante della redditività, la Germania sostiene che è insolito preparare un'analisi della redditività o un piano aziendale in relazione agli accordi di trasferimento di profitti e perdite. Le attività di coordinamento continuo tra DB AG e DB Cargo mirano piuttosto a garantire un'attività redditizia.

(122) Inoltre la Germania sostiene che dalla giurisprudenza della causa EDF non discenderebbe alcun requisito di analisi della redditività o di piani aziendali, dal momento che i) la causa EDF riguardava un conferimento di capitale; e ii) la questione se la misura attuata debba essere imputata allo Stato che agisce in qualità di azionista ([63]).

(123) Inoltre, nel corso dell'indagine formale, la Germania ha presentato due relazioni economiche relative alla conformità dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite al comportamento di un operatore privato in un'economia di mercato. Le relazioni presentate l'8 giugno 2023 («la prima relazione E.CA») e il 28 agosto 2023 («la seconda relazione E.CA») sono state redatte da un consulente economico indipendente, E.CA Economics. Entrambe le relazioni hanno assunto una prospettiva ex ante, sebbene siano state preparate ai fini dei procedimenti dopo il periodo oggetto dell'indagine.

([63]) Sentenza della Corte di giustizia del 6 giugno 2012, *EDF/Commissione*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punto 81.

(124) La prima relazione E.CA consiste in una valutazione qualitativa degli elementi di prova forniti dalla Germania nel corso dell'indagine. Essa riporta i) l'ubiquità degli accordi di trasferimento di profitti e perdite; ii) il vantaggio da essi apportato (controllo, unità fiscale); iii) l'esistenza di una pianificazione finanziaria a livello di gruppo, compresi gli obiettivi di prestazione di DB Cargo; iv) i piani a medio termine come strumento di pianificazione che indica le aspettative di profitto (compresa una descrizione dettagliata del contenuto dei piani); v) esempi di motivi dello scarto tra i profitti previsti e le perdite effettivamente sostenute; e vi) un riferimento alle perdite potenziali in uno scenario controfattuale (si fa riferimento alle perdite di uscita al momento della cessazione dell'attività del segmento del trasporto a carro singolo). Nel complesso, la relazione conclude che gli elementi di prova forniti dalla Germania nel corso dell'inchiesta hanno dimostrato che DB Cargo ha agito al pari di un operatore in un'economia di mercato.

(125) La seconda relazione E.CA contiene:

a) una valutazione quantitativa ex post relativa al periodo che va dal 2017 alla pandemia di COVID-19. La valutazione si basa su un confronto controfattuale, da una prospettiva ex ante, a partire dal 2017; confronto delle previsioni intermedie di DB Cargo (2018-2022) con uno scenario alternativo di chiusura del segmento del trasporto a carro singolo in perdita. Le ipotesi relative allo scenario alternativo si basano sullo studio sul trasporto a carro singolo. Per la prova, i dati finanziari del piano a medio termine del 2017 e lo scenario di uscita elaborato nel contesto dello studio sul trasporto a carro singolo sono stati convertiti in flussi di cassa;

b) per il periodo compreso tra il 2020, l'anno della pandemia, e l'elaborazione del piano di trasformazione (cfr. considerando 175 e successivi), un'analisi qualitativa della conformità del comportamento di DB AG e DB Cargo (nel contesto delle mutevoli condizioni di mercato) a quello di un operatore privato in un'economia di mercato che si trova in una situazione comparabile.

(126) Per confrontare lo scenario di base (piano a medio termine del 2017) con lo scenario controfattuale (uscita dal segmento del trasporto a carro singolo), sono stati utilizzati i flussi di cassa disponibili per l'impresa (FCFF) di DB AG al netto delle imposte. Gli effetti fiscali rilevati si basano sul risultato EBT, conformemente agli IFRS, e sono subordinati all'ipotesi che le perdite del 50 % possano essere rilevate come riporto delle perdite a un'aliquota fiscale del 30 %, e sui risultati positivi dovuti al riporto delle perdite con un'aliquota fiscale effettiva di circa il 12 % nel rispettivo esercizio finanziario. Per quanto riguarda lo scenario controfattuale basato sullo studio sul trasporto a carro singolo, poiché lo studio è stato commissionato nel 2019, lo scenario ha dovuto essere anticipato di due anni, ossia al 2017. Inoltre, poiché lo studio si basava sugli utili netti, l'impatto finanziario è stato trasformato in FCFF.

(127) Al fine di confrontare i due scenari, i flussi di cassa sono stati attualizzati al 2017 utilizzando un tasso WACC del 6,0 % al netto delle imposte (come indicato nella relazione annuale consolidata del 2017 di DB), come mostrato nella tabella 9: rappresentazioni a confronto.

Tabella 9

Confronto tra i risultati finanziari dello scenario di base e gli scenari alternativi (in FCFF)

(milioni di EUR)

	2018-2022	Dal 2023	Dal 2018
Scenario di base	[...]	[...]	[...]
Scenario alternativo	[...]	[...]	[...]
Delta	[...]	[...]	[...]
WACC	[...]		
Tasso di crescita	[...]		

Fonte: seconda relazione E.CA presentata dalla Germania.

(128) Sulla base del risultato del confronto, la relazione conclude che il comportamento di DB AG e DB Cargo per quanto riguarda il proseguimento dell'attività di trasporto a carro singolo secondo la pianificazione a medio termine e secondo le ipotesi dello scenario alternativo può essere classificato come in linea con quello di un operatore privato in un'economia di mercato che si trova in una situazione analoga La relazione indica anche quattro sensibilità: i) una variazione della tempistica dell'inversione di tendenza nello scenario di base; ii) una riduzione delle economie di diversificazione tra il segmento del trasporto a carro singolo e altri segmenti; iii) la riduzione degli aumenti di prezzo previsti; e iv) una variazione del periodo di tirocinio del personale per cui è previsto il licenziamento. In nessuno degli scenari di sensibilità lo scenario alternativo sarebbe economicamente più vantaggioso dello scenario di base.

(129) Per quanto riguarda la valutazione qualitativa del periodo successivo alla pandemia di COVID-19 (ossia a partire dal 2020), la relazione ricorda le modifiche apportate alla gestione e alla strategia di DB Cargo nel 2020 (la strategia di crescita «Strong Cargo»). Essa ricorda inoltre l'insuccesso della strategia. Inoltre la relazione spiega che, mentre nel piano a medio termine del 2021 DB Cargo ipotizzava già una probabilità superiore al 70 % di concretizzazione dei seguenti rischi principali di i) un calo della domanda associato alla conformità a requisiti di puntualità; ii) un calo della domanda dovuto alla maggiore carenza di semiconduttori per via della pandemia; ed iii) effetti a lungo termine degli scioperi sulla fedeltà dei clienti, inizialmente nel 2021 non è stato operato alcun cambio di direzione strategico significativo. Tuttavia la relazione sostiene che tale comportamento fosse in linea con quello che avrebbe tenuto un operatore privato in un'economia di mercato in una situazione comparabile, per via dell'elevato grado di incertezza nella pianificazione, in quanto la dirigenza ha reagito allo sviluppo negativo del settore nel 2022 commissionando il piano di trasformazione.

(130) La Germania ha inoltre presentato argomentazioni in merito ai motivi per cui DB Cargo non ha ridimensionato il segmento del trasporto a carro singolo, ma contava su ulteriori aiuti di Stato per le attività di detto segmento. Secondo la Germania, l'accordo di coalizione del governo tedesco («*Koalitionsvertrag*») del 2018 indicava esplicitamente le ambizioni relative al rafforzamento generale della competitività del trasporto ferroviario di merci rispetto al trasporto su strada e alla promozione della redditività del segmento del trasporto a carro singolo. Inoltre gli sviluppi fattuali dimostrano che l'aspettativa di un aumento del sostegno statale a favore del segmento del trasporto a carro singolo era giustificata, in quanto nel 2023 la Germania ha deciso di introdurre un regime di aiuti di Stato specifico a favore di detto segmento ([64]).

4.1.1.2. Determinazione dei prezzi dei servizi interaziendali («misura 2»)

(131) La Germania sottolinea che la misura 2 non è chiaramente definita, in quanto il termine «servizi interaziendali» è ambiguo perché potrebbe includere tutti i servizi interaziendali forniti all'interno del gruppo DB, anche a favore di e da parte di società diverse da DB Cargo.

(132) Per gli stessi motivi esposti al considerando 106, la Germania sostiene che non sono state coinvolte risorse statali, in quanto la fornitura di servizi interaziendali costituisce un processo interno a DB AG ed è finanziata con risorse proprie della società.

(133) Inoltre la decisione di predisporre e prestare i servizi non è imputabile allo Stato. Nessun rappresentante dello Stato è stato coinvolto nella predisposizione dei servizi, in quanto si trattava di un atto organizzativo del consiglio di direzione di DB AG, puramente interno alla società.

(134) Inoltre la Germania sostiene che nessun rappresentante dello Stato è coinvolto nelle decisioni concrete relative alla prestazione dei servizi interaziendali. A tale riguardo, occorre anche distinguere tra funzioni a livello di servizio e funzioni a livello di gruppo:

a) nel gruppo DB, a seconda del volume finanziario dell'accordo in questione, le decisioni sono adottate esclusivamente dai livelli gerarchici competenti delle rispettive società (compresa la definizione dei termini e delle condizioni). Gli accordi di servizio interaziendale si basano pertanto su decisioni prese a livello dirigenziale. L'azionista di DB AG non partecipa a tale processo decisionale, né direttamente tramite l'assemblea generale né tramite il consiglio di vigilanza;

([64]) Approvato con decisione C(2024) 3488 final della Commissione, del 21 maggio 2024, sul caso SA.108800 (2024/N) —Sostegno al trasporto ferroviario di merci (trasporto a carro singolo e a gruppo di carri) (GU C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni a livello di gruppo, non vi sono accordi sul livello dei servizi conclusi a monte. Pertanto non esiste neppure un fattore di collegamento specifico per il coinvolgimento dei rappresentanti dello Stato nelle decisioni della società in merito all'esercizio delle funzioni a livello di gruppo. L'assenza di accordi sul livello dei servizi corrispondenti chiarisce la natura delle funzioni a livello di gruppo. Queste riguardano principalmente la gestione del gruppo, non le società che ne fanno parte.

(135) Inoltre la Germania fa riferimento alle argomentazioni di cui al considerando 107 relative all'imputabilità della misura 1 allo Stato per continuare a sostenere che la misura 2 non è imputabile allo Stato.

(136) La Germania sostiene inoltre che la prestazione dei servizi interaziendali non favorisce economicamente DB Cargo. Poiché distingue tra funzioni a livello di servizio e funzioni a livello di gruppo, la Germania fornisce anche argomentazioni distinte in merito all'inesistenza di un vantaggio economico. Tuttavia, come osservazione preliminare, la Germania spiega che l'istituzione e l'esecuzione di funzioni a livello di servizio e di gruppo costituiscono un normale comportamento sul mercato. La centralizzazione di tali funzioni a livello di holding crea sinergie importanti, migliora la qualità dei processi e sostiene la governance societaria unificata.

(137) Per quanto riguarda le condizioni specifiche per l'esercizio delle funzioni a livello di servizio e di gruppo all'interno del gruppo DB per DB Cargo, la Germania sostiene quanto segue:

a) le funzioni a livello di servizio sono fatturate alle società del gruppo sulla base di accordi sul livello dei servizi a condizioni di mercato. Per quanto riguarda dette funzioni, il gruppo DB, nella sua relazione integrata, si impegna esplicitamente ad agire in linea con le condizioni di mercato (principio di libera concorrenza). Nella relazione integrata di DB non vi è alcuna indicazione che DB AG fornisca servizi a condizioni diverse da quelle di mercato. Inoltre, tenuto conto dell'elevato numero di operazioni, sarebbe difficile, o quantomeno sproporzionato in assenza di elementi di prova attestanti prezzi non di mercato, spiegare dettagliatamente la conformità al mercato di tutti i singoli rapporti di servizio interaziendali;

b) per quanto riguarda le funzioni a livello di gruppo, la Germania spiega che occorre operare una distinzione, in quanto le funzioni a livello di gruppo servono in larga misura solo il gruppo. In tal senso, le funzioni a livello di gruppo non forniscono alcun servizio alle società che ne fanno parte. Nei casi in cui alcune di dette funzioni servono anche le società del gruppo, quest'ultimo non prevede prezzi diversi. Tuttavia eventuali risparmi sui costi delle società del gruppo sono inclusi nelle aspettative di profitto del gruppo per ciascuna società.

4.1.1.3. Condizioni di finanziamento dei prestiti vantaggiose concesse dalla tesoreria di DB («misura 3»)

(138) Per quanto riguarda la misura 3, la Germania sostiene che, per gli stessi motivi di cui al considerando 85, nella concessione di prestiti da parte della tesoreria di DB AG a DB Cargo non sono coinvolte risorse statali.

(139) Inoltre, secondo la Germania, la decisione di istituire la tesoreria di DB AG e le decisioni individuali relative alla concessione dei singoli prestiti non sono imputabili allo Stato, in quanto:

a) nell'istituzione della tesoreria di DB AG non sono stati coinvolti rappresentanti dello Stato. Al contrario, si è trattato di un atto organizzativo del consiglio di direzione di DB AG, puramente interno alla società. L'istituzione e la gestione di una tesoreria centrale costituiscono un compito di gestione;

b) inoltre i funzionari statali non sono coinvolti neanche nelle decisioni individuali relative ai prestiti concessi dalla tesoreria di DB AG. Secondo le disposizioni che regolano il gruppo DB, solo il capo delle finanze e della tesoreria del dipartimento finanziario di DB AG decide in merito ai prestiti interaziendali.

(140) Inoltre la Germania fa riferimento alle argomentazioni di cui al considerando 107, in merito all'imputabilità della misura 1 allo Stato, per continuare a sostenere che né l'istituzione della tesoreria di DB AG, né le decisioni relative ai singoli prestiti sono imputabili allo Stato.

(141) La Germania sostiene inoltre che la concessione di singoli prestiti da parte della tesoreria di DB AG a DB Cargo non conferisce a quest'ultima un vantaggio economico per i seguenti motivi:

a) disporre di un centro di tesoreria corrisponde a un normale comportamento sul mercato per quanto riguarda i gruppi. I centri di tesoreria, ad esempio, sono utilizzati da quasi tutte le imprese dell'industria e del commercio rappresentate nell'indice azionario tedesco DAX. Anche la struttura specifica della tesoreria di DB AG è conforme al mercato. Anche altri gruppi mettono in comune in una tesoreria centrale, ad esempio, possibili linee di credito a breve termine che possono essere utilizzate nell'ambito del cash pooling e/o possibili prestiti fissi a breve termine, nonché la concessione di prestiti a lungo termine alle società del gruppo;

b) le condizioni di prestito specifiche previste dagli accordi di prestito conclusi tra DB AG e DB Cargo sono stabilite alle normali condizioni di mercato, in funzione della scadenza e del rischio. In particolare:

1) in funzione del mercato: i tassi di interesse contratti sul mercato dei capitali nel momento considerato costituiscono la base per il calcolo dei tassi di interesse. I tassi di interesse attuali sono ottenuti da fornitori di servizi di informazione quali Refinitiv o Bloomberg;

2) in funzione della scadenza: con l'ausilio di una curva dei rendimenti (ad esempio una curva degli swap in EUR), ciascun rimborso è incluso nel calcolo del tasso di interesse medio ponderato al tasso di interesse del rispettivo termine;

3) in funzione del rischio: i premi sui tassi di interesse della curva dei rendimenti sono differenziati in base all'affidabilità creditizia. In genere i premi sono fissati mensilmente e successivamente a importanti movimenti di mercato, e derivano dalle «curve di credito» (ossia le condizioni di finanziamento delle imprese con rating identici) dei fornitori di servizi di informazione.

(142) Per quanto riguarda il premio di rischio, il premio per l'affidabilità creditizia per le società che operano nel settore delle infrastrutture del gruppo DB corrisponde essenzialmente ai margini di credito di DB AG sul mercato monetario e dei capitali (anche tenendo conto della proprietà del governo federale). I margini di credito per le imprese che non operano nel settore delle infrastrutture sono più elevati, in quanto rispecchiano una valutazione dell'affidabilità creditizia basata su indici e i margini di credito quotati sul mercato dei capitali. Ad esempio, solo il settore delle infrastrutture beneficia del miglioramento del rating dovuto alla proprietà statale (il cosiddetto miglioramento per effetto della proprietà statale).

(143) DB Cargo non beneficia di tale miglioramento del rating del credito. Il prezzo migliore è fissato al suo «profilo di credito individuale» («SACP», Standard &Poor's) o in base alla «valutazione dell'affidabilità creditizia di base» («BCA», Moody's) in cui l'assetto proprietario è irrilevante. Come è consuetudine nei gruppi, le società sono raggruppate in classi di affidabilità creditizia. Se esiste un accordo di trasferimento di profitti e perdite, esse sono assegnate alla classe di affidabilità creditizia corrispondente al profilo di credito individuale o alla valutazione dell'affidabilità creditizia di base del gruppo. Nel caso in cui tale accordo sia presente, una banca, nella sua valutazione dell'affidabilità creditizia, tiene conto anche dell'affidabilità creditizia della società madre.

(144) Il fatto che i prestiti di DB Cargo non sono garantiti è in linea con la normale prassi di mercato dei gruppi. DB AG, in qualità di azionista, opera sia come fornitore di capitale proprio che come mutuante. La previsione di garanzie sui prestiti fornirebbe a DB AG solo una garanzia formale, e non anche una sostanziale. Qualsiasi vendita di attivi importante richiederebbe l'approvazione di DB AG.

(145) Un altro aspetto che si oppone alla previsione di garanzie all'interno dei gruppi riguarda la posizione dei prestiti degli azionisti in caso di insolvenza, in quanto tali prestiti sono subordinati a tutte le altre categorie di crediti, ossia si collocano al rango più basso anche nel gruppo dei crediti subordinati.

(146) Inoltre l'applicazione del criterio dell'operatore in un'economia di mercato deve tener conto del fatto che il prestito costituisce un'operazione tra due società appartenenti allo stesso gruppo e che pertanto sussistono particolari considerazioni strategiche ed effetti sinergici.

4.1.1.4. Parziale copertura da parte del Fondo federale delle ferrovie (BEV) delle retribuzioni dei dipendenti pubblici impiegati da DB Cargo («misura 4»)

(147) Per quanto riguarda la misura 4, le osservazioni della Germania si concentrano sulla condizione del vantaggio selettivo.

(148) La Germania sostiene che, fin dall'inizio, lo scopo della misura 4 era quello di sollevare DB AG, una società privata, dall'onere delle spese per il personale derivanti dalla struttura e dal livello specifici della retribuzione dei dipendenti pubblici. La Germania sostiene inoltre che, in virtù del principio «dei costi ipotetici» di cui all'articolo 21, paragrafo 1, e all'articolo 23 della DBGrG, DB AG corrisponde al BEV importi pari ai costi che DB AG sosterrebbe se dovesse assumere i propri dipendenti sul mercato del lavoro anziché i funzionari assegnati. La Germania sostiene che DB Cargo ha effettuato tutti i pagamenti a favore di DB AG per i lavoratori assegnati in tempo utile ([65]) e fornisce diversi esempi dell'attuazione pratica del principio «dei costi ipotetici» nell'ambito di DB Cargo, nonché le relazioni di un revisore indipendente sulle spese sostenute da DB AG che dimostrano che il livello di spesa per un lavoratore a contratto in una situazione professionale concreta (età, qualifiche, gruppo retributivo) corrisponde al livello dei costi da rimborsare al BEV per i funzionari assegnati in una situazione professionale analoga ([66]).

(149) La Germania sostiene inoltre che la misura è limitata sia nel tempo che nella portata e si applica a una forza lavoro in costante diminuzione, e conclude che la misura non costituisce un aiuto di Stato in quanto non esonera DB Cargo dagli oneri che un'impresa è normalmente tenuta a sostenere. Al contrario, la misura esenta DB Cargo da costi esorbitanti che altre imprese ferroviarie private non sono tenute a sostenere. Ciò è confermato dal fatto che i funzionari impiegati dal BEV sono distaccati non solo presso DB AG, ma anche presso altre imprese concorrenti delle controllate di DB AG. In tale situazione, il BEV rileva i costi superiori ai prezzi di mercato dei funzionari distaccati sulla base di un accordo individuale che integra il principio «dei costi ipotetici».

(150) Infine la Germania sostiene che anche il regime del personale da essa adottato dopo la trasformazione delle ferrovie tedesche è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato. Il governo federale ha agito nello stesso modo in cui agirebbe un operatore in un'economia di mercato, istituendo un regime nell'ambito del quale i dipendenti pubblici formati del settore ferroviario licenziati sono stati assunti sul mercato a un prezzo di mercato. Il regime ha consentito allo Stato di ripartire l'onere delle retribuzioni e delle pensioni dei lavoratori altamente qualificati e ha limitato la pressione sugli attivi dello Stato (in questo caso, il bilancio federale).

(151) In subordine, la Germania sostiene che la misura 4 costituisce un aiuto esistente e che, in ogni caso, è compatibile con il mercato interno.

4.1.1.5. Misure considerate come *aiuti esistenti*

(152) Con lettere del 17 maggio e del 26 settembre 2023 la Germania ha presentato un'argomentazione alternativa secondo cui, se le misure di cui alla decisione di avvio dovessero infine essere ritenute aiuti di Stato, esse dovrebbero essere considerate aiuti esistenti ai sensi dell'articolo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([67]) («il regolamento di procedura»).

([65]) Tali pagamenti erano effettuati a favore di DB AG, che quindi trasferiva il denaro al BEV. Come chiarito dalle autorità tedesche, il personale è assegnato a DB AG, che funge da intermediario. Di conseguenza, il rimborso dei costi del personale per i funzionari assegnati a DB AG è effettuato da quest'ultima a favore del BEV e non vi sono pagamenti diretti dei costi del personale da parte di DB Cargo a favore del BEV (cfr. considerando 80).

([66]) Informazioni fornite dalla Germania il 23 ottobre 2023.

([67]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) La Germania insiste sul fatto che ciò vale in particolare per l'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Ai fini dell'applicazione del concetto di «modifica di un aiuto esistente» nel contesto dell'articolo 1, lettera b), punto v), del regolamento di procedura, dovrebbe essere applicato il principio della prevalenza della sostanza sulla forma, nel senso che solo modifiche di ampia portata del contenuto di una misura esistente potrebbero comportare la riqualificazione di una misura come nuovo aiuto. La Germania fa riferimento, a tale riguardo, alla prassi dell'Autorità di vigilanza EFTA ([68]) e della Commissione ([69]) e sostiene che, dal 1999, si è susseguita una serie ininterrotta di accordi di trasferimento di profitti e perdite identici che collegano DB AG a DB Cargo, direttamente o indirettamente, attraverso una o due controllate supplementari (DB ML e Railion ([70])). La Germania aggiunge che i principi di ripartizione dei profitti e delle perdite analoghi a quelli su cui si basa l'accordo di trasferimento di profitti e perdite erano applicabili già nel periodo che va dal 1994, ossia dalla costituzione di DB AG, al 1999, quando diverse unità operative di DB AG sono state incorporate in controllate distinte e collegate alla società madre tramite accordi che prevedono il trasferimento dei profitti e delle perdite.

(154) Secondo la Germania, gli adeguamenti tecnici apportati all'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel 2012 e nel 2016 nell'ambito della riorganizzazione del gruppo DB non hanno influito sul contenuto di tale accordo e sono quindi irrilevanti ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, TFUE. Ciò è tanto più vero in quanto tutte le società coinvolte nella riorganizzazione erano controllate al 100 % da DB AG e facevano quindi parte della stessa impresa.

(155) La Germania sostiene inoltre che l'eccezione di cui all'articolo 1, lettera b), punto v), seconda frase, del regolamento di procedura ([71]) non è applicabile nel caso di specie per due motivi. In primo luogo, l'elemento principale dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, ossia l'assorbimento delle perdite di DB Cargo da parte della società madre, esisteva non prima del 1994, mentre è pacifico che tale eccezione non si applica retroattivamente a situazioni esistenti anteriormente all'entrata in vigore di detto regolamento nel 1999 ([72]). In secondo luogo, la Germania sostiene che tale eccezione non può andare oltre quanto disposto dall'articolo 108 TFUE e creare ulteriori categorie di casi per i «nuovi aiuti». In tal senso, è dubbio che l'articolo 1, lettera b), punto v), seconda frase, del regolamento di procedura sia in qualche modo compatibile con il diritto primario. Inoltre la Germania sostiene che la giurisprudenza limiterebbe tale eccezione solo ai casi in cui era prevedibile che, una volta liberalizzato il mercato, la misura diventasse un aiuto. Inoltre tale disposizione si applicherebbe solo nei casi in cui un'attività sia aperta alla concorrenza dal diritto dell'Unione a una data limite specifica che può essere stabilita in anticipo. Sarebbe pertanto inapplicabile nel caso della liberalizzazione del mercato del trasporto merci, in cui un gran numero di misure diverse a livello nazionale ed europeo hanno contribuito all'apertura del mercato per un lungo periodo di tempo (dal 2003 al 2007).

(156) Secondo la Germania, la qualifica dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite come aiuto esistente avrebbe come conseguenza la chiusura del procedimento di indagine formale da parte della Commissione. In effetti, poiché detto accordo costituisce un aiuto individuale e non un regime, la Commissione non sarebbe in grado di proporre e far applicare misure adeguate a norma del capo VI del regolamento di procedura che disciplina la procedura relativa ai regimi di aiuti esistenti.

([68]) Autorità di vigilanza EFTA, decisione n. 082/23/COL, del 31 maggio 2023, di avvio del procedimento di indagine formale relativa ai contratti di OSP per i passeggeri ferroviari in Norvegia, punti 182 e successivi e punti 250 e successivi.

([69]) La Germania fa riferimento in particolare alle decisioni della Commissione del 20 ottobre 2014 nel caso SA.30481 — Aiuti di stato a favore di Agence France-Press (AFP) (GU C 20 del 19.1.2018, pag. 1); del 24 aprile 2007 nel caso SA.18957 — Finanziamento delle emittenti televisive pubbliche in Germania, considerando 196 (GU C 185 dell'8.8.2007, pag. 1); del 27 febbraio 2008 nel caso SA.21395 Finanziamento di VRT, considerando 118 (GU C 143 del 10.6.2008, pag. 1).

([70]) La Germania spiega che Railion è stata creata al fine di aprire DB Cargo alle ferrovie partner europee.

([71]) Ai sensi dell'articolo 1, lettera b), punto v), del regolamento di procedura, per «aiuti esistenti» si intendono gli aiuti considerati aiuti esistenti in quanto può essere dimostrato che al momento della loro attuazione non costituivano aiuti, ma lo sono diventati successivamente a causa dell'evoluzione del mercato interno e senza aver subito modifiche da parte dello Stato membro. Qualora alcune misure diventino aiuti in seguito alla liberalizzazione di un'attività da parte del diritto dell'Unione, dette misure non sono considerate aiuti esistenti dopo la data fissata per la liberalizzazione.

([72]) La Germania fa riferimento al regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Osservazioni in merito ai commenti delle parti interessate*

4.1.2.1. Osservazioni della Germania in merito ai commenti dell'ERFA

(157) La Germania sostiene che le osservazioni dell'ERFA confermano che il settore del trasporto ferroviario di merci tedesco è altamente competitivo e che, negli ultimi anni, i concorrenti privati hanno aumentato costantemente le proprie quote di mercato. Tali osservazioni invalidano le affermazioni del denunciante relative agli effetti anticoncorrenziali delle misure in questione. La Germania aggiunge che dall'articolo 345 TFUE, che vieta la discriminazione delle imprese sulla base del criterio della proprietà (pubblica o privata), discende che l'attuazione delle norme in materia di aiuti di Stato non può tradursi in un divieto di fatto degli strumenti di organizzazione delle relazioni interaziendali (accordi di trasferimento di profitti e perdite, prestazione di servizi interaziendali o concessione di prestiti) che si applicherebbe solo alle imprese pubbliche.

4.1.2.2. Osservazioni della Germania sui commenti del denunciante

(158) La Germania segue la struttura delle osservazioni presentate dal denunciante e sostiene, per quanto riguarda la condizione di *utilizzo delle risorse statali*, che le misure da 1 a 3 comportano l'utilizzo di entrate commerciali del gruppo DB che non sono risorse statali. La qualificazione delle entrate commerciali di un'impresa commerciale di diritto privato come risorse statali non può basarsi solo sulla posizione dello Stato come azionista. Occorre dimostrare che lo Stato, esercitando la sua influenza dominante, è in grado di controllare l'utilizzo dei fondi ([73]). La Germania ribadisce la sua argomentazione basata sull'articolo 345 TFUE (cfr. considerando 105).

(159) Per quanto riguarda l'imputabilità, la Germania riconosce che l'istituzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stata approvata da un rappresentante del governo federale in seno all'assemblea generale di DB AG. Tuttavia il consenso dello Stato a una misura non è sufficiente a dimostrare l'imputabilità ai sensi dell'articolo 107 TFUE ([74]), in quanto la giurisprudenza stabilisce che sia dimostrato che le autorità pubbliche sono state attivamente coinvolte nell'adozione della misura, hanno imposto la misura all'impresa o l'hanno incaricata di agire in un determinato modo ([75]). Inoltre l'imputabilità non può essere accertata sulla base dell'approvazione dei bilanci annuali e dei bilanci consolidati annuali di DB AG da parte del consiglio di vigilanza, dato che i) tale approvazione non comporta alcun accordo di compensazione delle perdite; e ii) la rappresentanza del governo in seno al consiglio di vigilanza è troppo esigua per influenzare efficacemente le decisioni di tale organo.

(160) Per quanto riguarda le misure 2 e 3, la Germania ribadisce che l'imputabilità di tali misure allo Stato non può essere basata unicamente sul fatto che quest'ultimo detiene una partecipazione del 100 % in DB AG. La Germania sostiene che nessun rappresentante dello Stato è stato coinvolto nell'adozione di tali misure. In particolare, ai sensi dello statuto di DB AG e del regolamento interno del consiglio di vigilanza di DB AG, misure quali le misure 2 e 3 non necessitano di approvazione e, di fatto, non sono state approvate dal consiglio di vigilanza.

(161) La Germania aggiunge che l'imputabilità delle misure 2 e 3 non può essere dedotta dai fattori elencati dal denunciante. In primo luogo, il presunto interesse puramente finanziario dello Stato tedesco a percepire dividendi dal gruppo DB non indica il coinvolgimento dello Stato nelle due misure. L'interesse finanziario dell'azionista non è mai apparso, nella giurisprudenza, come un criterio pertinente ai fini dell'imputabilità, anche a giusto titolo, in quanto ciò implicherebbe che qualsiasi decisione presa dagli organi societari sarebbe imputabile allo Stato dal momento che qualsiasi decisione può avere un impatto sull'interesse finanziario dell'azionista.

([73]) Sentenze della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, del 29 aprile 2004, *Grecia/Commissione*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, e dell'8 maggio 2003, *Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione*, C-328/00 e C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2021, *Commissione/Italia e altri*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, e sentenza del Tribunale del 15 dicembre 2021, *Oltchim/Commissione*, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Sentenza della Corte di giustizia del 13 settembre 2017, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, punto 20, e sentenza del Tribunale del 22 settembre 2021, *DEI/Commissione*, T-639/14 RENV, T-352/15 e T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. La Germania invoca inoltre la decisione (UE) 2021/2182.

(162) La Germania sostiene inoltre che l'imputabilità delle misure 2 e 3 non può essere dedotta neppure dalle disposizioni dell'articolo 65 del BHO o da quelle del PCGK, in quanto tali atti si limitano a integrare le disposizioni di legge relative alla gestione e al controllo delle società a partecipazione federale e non stabiliscono requisiti per l'approvazione delle operazioni che vadano oltre le norme comuni del diritto societario.

(163) Infine la Germania ritiene che altri fattori di imputabilità invocati dal denunciante siano irrilevanti o incomprensibili.

(164) Per quanto riguarda la condizione del vantaggio, la Germania sostiene che l'onere di provare che le condizioni di applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato siano soddisfatte o meno grava sulla Commissione. Se la Commissione non dispone degli elementi necessari per stabilire se un investitore privato avrebbe adottato le misure in questione, ciò non può andare a scapito dello Stato membro ([76]). È solo nei casi in cui è contestata l'applicabilità del criterio dell'operatore in un'economia di mercato che lo Stato membro è tenuto a dimostrare, sulla base di elementi di prova oggettivi e verificabili, di aver adottato la misura in questione nella sua qualità di azionista e non in quanto autorità pubblica.

(165) La Germania sostiene inoltre che il denunciante fa riferimento alla giurisprudenza in materia di conferimenti di capitale, che sono operazioni per le quali talvolta sono effettuate analisi della redditività o sono elaborati piani aziendali anche nel settore privato. Per contro non sono effettuate analisi di redditività a priori (che non avrebbero senso) nel caso di strumenti come l'accordo di trasferimento di profitti e perdite, che costituiscono elementi neutri e strutturali del gruppo. La mancanza di un'analisi della redditività effettuata prima dell'adozione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è pertanto irrilevante ai fini della valutazione della conformità del comportamento dello Stato a quello di un operatore privato in un'economia di mercato. Infine la Germania osserva di aver fornito alla Commissione i pertinenti piani a medio termine che sono contemporanei ai fatti in esame e che comprendono analisi approfondite dell'andamento della redditività di DB Cargo negli anni a venire.

(166) Più specificamente, per quanto riguarda la misura 1, la Germania ritiene che il denunciante concentri erroneamente le sue osservazioni sul fatto che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite è stato rinnovato nel 2012 nonostante le perdite costanti e la presunta mancanza di prospettive di profitto. Così facendo, il denunciante non tiene conto del fatto che i) dal 2006 al 2008 DB Cargo ha trasferito a DB AG profitti superiori a 500 milioni di EUR; ii) le perdite subite nel 2009 sono state una conseguenza diretta della crisi finanziaria e negli anni successivi DB Cargo è riuscita a limitarle (2010: – 148 milioni di EUR; 2011: – 100 milioni di EUR; 2012: – 31 milioni di EUR); iii) l'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 è stato concluso in previsione del ripristino della redditività, previsto anche nei piani a medio termine; iv) l'accordo di trasferimento di profitti e perdite non deve essere considerato isolatamente, bensì come uno strumento che consente la realizzazione di un'unità fiscale mediante la quale le perdite di una controllata possono essere compensate a livello dell'intero gruppo.

(167) Per quanto riguarda la misura 2, la Germania fa riferimento alle osservazioni presentate relativamente all'ambiguità del concetto di «servizi interaziendali» e ribadisce le argomentazioni formulate nelle osservazioni sulla decisione di avvio in merito alle distinzioni tra funzioni a livello di servizio e funzioni a livello di gruppo, nonché alla determinazione del prezzo delle stesse.

(168) Per quanto riguarda la misura 3, la Germania sostiene che le affermazioni del denunciante sono inesatte. La Germania sostiene che gli accordi di prestito tra DB AG e DB Cargo sono stati conclusi a condizioni di mercato e ribadisce a tale proposito le argomentazioni formulate nelle osservazioni presentate in relazione alla decisione di avvio. Inoltre la Germania sostiene che il fatto che DB Cargo sia di proprietà dello Stato non influenza le condizioni dei prestiti contratti da detta società.

(169) Per quanto riguarda la misura 4, la Germania ribadisce le argomentazioni relative all'attuazione del principio «dei costi ipotetici» formulate nelle osservazioni presentate in relazione alla decisione di avvio. Inoltre la Germania sostiene che il caso in esame si differenzia dalla causa C-211/15 P, *Orange/France Télécom/Commissione*. In particolare, a differenza di DB AG nel caso di specie, France Télécom versava contributi previdenziali inferiori rispetto a quelli dei suoi concorrenti.

([76]) La Germania fa riferimento alle conclusioni dell'avvocato generale Kokott nella causa *Comune di Milano/Commissione*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, punto 98.

(170) La Germania contesta inoltre le argomentazioni del denunciante relative a questioni procedurali. La Germania sostiene che non è necessario sospendere le quattro misure contestate in quanto non comportano aiuti di Stato. In subordine, la Germania sostiene che le misure costituiscono aiuti esistenti e ribadisce le argomentazioni presentate al riguardo nelle lettere del 17 maggio e del 26 settembre 2023.

4.1.3. *Compatibilità con il mercato interno*

(171) La Germania sostiene che le misure in questione non costituiscono aiuti di Stato e pertanto la questione della compatibilità delle stesse non si pone. La Germania sostiene piuttosto che le quattro misure contestate costituiscono aiuti esistenti e che qualsiasi questione relativa alla loro compatibilità dovrebbe essere esaminata nel quadro di cui al capo VI del regolamento di procedura.

(172) In subordine, la Germania e DB AG/DB Cargo hanno deciso di sottoporre DB Cargo a un piano di trasformazione economica che, secondo la Germania, soddisfa i requisiti di un piano di ristrutturazione ai sensi degli orientamenti della Commissione per il salvataggio e la ristrutturazione ([77]) («orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione»).

4.1.4. *Il piano di ristrutturazione di DB Cargo*

4.1.4.1. Descrizione del piano di ristrutturazione e dell'aiuto a sostegno della ristrutturazione

(173) A luglio 2022 il consiglio di direzione di DB Cargo AG e il consiglio di direzione di DB AG hanno deciso di avviare il processo che si è concluso con il piano di trasformazione mediante l'assunzione di una società di consulenza; ciò al fine di sviluppare una strategia di trasformazione per i tre segmenti di attività di DB Cargo (trasporto a treno blocco, trasporto a carro singolo e trasporto combinato) al fine di conferire alla società una solida base economica per un periodo di tre anni. A settembre 2022 Roland Berger è stato selezionato come consulente per sviluppare la strategia di trasformazione dal consiglio di direzione di DB Cargo AG e dal consiglio di direzione di DB AG. L'avvio da parte di DB Cargo del piano di trasformazione ha costituito una risposta necessaria alle notevoli difficoltà che la società si trova ad affrontare.

(174) Il 30 ottobre 2023, e successivamente mediante diversi aggiornamenti, la Germania ha presentato alla Commissione il piano già in corso di attuazione nell'ambito della presente procedura, affinché fosse valutato come piano di ristrutturazione ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

4.1.4.1.1. Piano di ristrutturazione di DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Panoramica del piano di trasformazione di DB Cargo

(175) La Germania spiega che il piano di trasformazione di DB Cargo mira a rafforzare la posizione della società a lungo termine, così da consentirle di apportare il contributo necessario al conseguimento degli obiettivi aziendali di DB AG. Il piano d'azione è concepito in linea con lo slogan «l'Europa ha bisogno di un fornitore di logistica ferroviaria solido, per il clima e per un'economia sostenibile». In tal modo, la Germania si aspetta che DB Cargo contribuisca in modo significativo ad aumentare la quota modale del trasporto ferroviario nel mercato tedesco ed europeo dei trasporti, migliorando al contempo la propria sostenibilità economica.

(176) Al fine di conseguire redditività e competitività, la Germania spiega che DB Cargo trasformerà il proprio modello aziendale. La trasformazione è necessaria in quanto il sistema di produzione comune altamente complesso non è stato in grado di offrire una risposta flessibile alle esigenze dei clienti nel quadro dell'infrastruttura attuale. Ne conseguono una riduzione della produttività e pesanti oneri finanziari aggiuntivi, che hanno un impatto drastico sui profitti. La Germania sostiene inoltre che DB Cargo deve trasformarsi per acquisire nuovamente redditività e competitività. Al fine di consentire a DB Cargo di rispondere più rapidamente a tali sfide e alle richieste dei clienti, la Germania spiega che DB Cargo adeguerà il proprio modello aziendale in modo da far emergere settori di attività più circoscritti e mirati. Tale personalizzazione si basa su settori di attività/gruppi di clienti. In tale contesto, il segmento del trasporto a carro singolo continuerà a effettuare intensi scambi di servizi con tutti questi settori di attività/gruppi di clienti.

([77]) Comunicazione della Commissione —Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1).

(177) La Germania indica che questi settori di attività più mirati riceveranno piena autonomia, responsabilità e tutte le risorse per le relative attività. Tale modalità operativa dovrebbe ridurre drasticamente la complessità del modello di produzione, che dovrebbe ridurre in modo significativo i costi e migliorare la competitività.

(178) Nel settore della logistica ferroviaria, al fine di rafforzare la sua presenza sul mercato in quanto fornitore di servizi di logistica ferroviaria, la Germania indica che DB Cargo offre ora sistematicamente ai suoi clienti servizi settoriali specifici nelle catene di approvvigionamento dei suoi clienti. Si tratta di soluzioni logistiche che comprendono essenzialmente un servizio ferroviario e lo integrano con moduli aggiuntivi (ad esempio trasporto stradale, deposito e altri servizi logistici singoli).

(179) Il settore del trasporto a carro singolo, che è una componente fondamentale dell'attuale settore del trasporto ferroviario di merci in Germania e in Europa, non può essere gestito su base puramente commerciale come rete di copertura completa, alla luce dell'attuale quadro generale. Di conseguenza, e con l'attuazione del piano di trasformazione di DB Cargo, la Germania prevede che il trasporto a carro singolo sarà ulteriormente sviluppato in una rete orientata all'offerta, standardizzata e resiliente di opzioni di trasporto merci flessibili, tenendo conto dei finanziamenti previsti dal bilancio federale per il 2024, la quale dovrebbe essere organizzata in modo significativamente più efficiente sotto il profilo dei costi. La Germania sostiene inoltre che, a medio e lungo termine, l'efficienza del sistema aumenterà anche con le nuove tecnologie, come l'accoppiamento automatico digitale.

(180) La Germania spiega inoltre che il trasporto combinato è il mercato del futuro del trasporto ferroviario di merci. Per poter offrire un servizio competitivo, la Germania indica che DB Cargo intende inoltre attuare misure strutturali in futuro.

(181) Inoltre, nell'ambito del suo piano di trasformazione, la Germania spiega che DB Cargo investirà in locomotive multisistema moderne e in nuove tecnologie automobilistiche. In ragione dei progressi compiuti nella digitalizzazione e nell'automazione, la Germania prevede che DB Cargo sarà anche in grado di svolgere processi nel settore del trasporto ferroviario, vale a dire la composizione dei treni, il trattamento e la manutenzione del veicolo, in modo molto più efficace e rapido, aumentandone in tal modo la competitività.

(182) La Germania indica che, grazie alle moderne attrezzature di trasporto che soddisfano le esigenze dei clienti, l'obiettivo di DB Cargo è quello di riuscire a integrarsi maggiormente nelle catene logistiche dei clienti. La Germania spiega che DB Cargo sta quindi compiendo progressi importanti nello sviluppo dei propri veicoli per il trasporto di merci.

(183) La Germania spiega che, concentrandosi sulla digitalizzazione, sull'ottimizzazione dei costi e sulla sostenibilità, DB Cargo cerca sia di riprendersi dalle sue attuali difficoltà sia di garantire il proprio futuro come attore di primo piano nel mercato europeo del trasporto ferroviario di merci. La Germania sostiene pertanto che le iniziative strategiche delineate nel piano di trasformazione forniscono un percorso chiaro verso il ripristino della redditività attraverso la stabilità e la crescita a lungo termine.

4.1.4.1.1.2. Misure del piano di ristrutturazione di DB Cargo

(184) La Germania spiega che DB Cargo ha avviato un piano di ristrutturazione caratterizzato da cambiamenti radicali all'interno del sistema di produzione, dallo scioglimento delle interconnessioni tra i segmenti, da misure di ottimizzazione del portafoglio, dalla cooperazione tra partner anziché da operazioni interne e da un fabbisogno di risorse sostanzialmente adeguato.

(185) La Germania indica inoltre che le singole misure del piano di ristrutturazione sono state elaborate su base settoriale per singolo carro, treno blocco e le rispettive divisioni del segmento del trasporto combinato (marittime, continentali e trasportatori). Inoltre sono state concepite ulteriori misure generali di ristrutturazione destinate alle controllate europee, nonché alle strutture amministrative e produttive e alla torre di controllo ([78]).

([78]) Per una descrizione della torre di controllo di DB Cargo, cfr. considerando 237 e successivi.

(186) In tale contesto, la Germania spiega che DB Cargo ha concluso i negoziati richiesti per legge per riconciliare gli interessi con i rappresentanti dei lavoratori per quanto riguarda le riduzioni dei costi del personale, che ammontano ancora a oltre 100 milioni di EUR all'anno dopo gli aumenti salariali che nel frattempo sono entrati in vigore. Il 2 ottobre 2024 il comitato di riconciliazione ha raggiunto un risultato comune e ha concordato una riduzione della forza lavoro di 4 582 dipendenti a tempo pieno (circa il 25 % della forza lavoro) fino al 31 dicembre 2026 rispetto a dicembre 2023, nonché un'ulteriore riduzione di 361 dipendenti a tempo pieno fino a dicembre 2029, con una conseguente riduzione totale di 4 943 dipendenti a tempo pieno (circa il 27 % della forza lavoro). La Germania indica inoltre che DB Cargo pone l'accento inizialmente sul trasporto combinato, sulle spese generali connesse all'amministrazione, alla produzione e alla torre di controllo e spiega che DB Cargo presterà maggiore attenzione, in linea con le misure delineate nel piano di ristrutturazione nelle sezioni seguenti, in particolare al trasporto a carro singolo e a treno blocco, anche con implicazioni in termini di riduzione della forza lavoro.

Tabella 10

Risultati del comitato di riconciliazione, 2 ottobre 2024: riduzione degli ETP DB Cargo AG

ETP	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Personale operativo (macchinisti, manovratori, ecc.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Manutenzione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese generali connesse alla produzione compresa torre di controllo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese generali di amministrazione (comprese le spese informatiche)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DB Cargo AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 29.

4.1.4.1.1.3. Misure del piano di ristrutturazione nel segmento del trasporto a carro singolo

(187) La Germania spiega che per DB Cargo il trasporto a carro singolo comporta la raccolta e la consegna a livello nazionale di carri singoli e gruppi di carri provenienti da speditori diversi. Dopo la raccolta, i carri sono raggruppati in treni a lungo raggio nel corso di più fasi. Successivamente, i treni a lungo raggio devono essere smistati nuovamente in carri singoli o treni feeder prima della consegna finale. Il processo di composizione estremamente complesso richiede ampie risorse infrastrutturali, nonché operazioni manuali e capacità di gestione per la pianificazione e lo smistamento.

(188) La Germania indica inoltre che il trasporto a carro singolo è considerato un'alternativa più sostenibile rispetto alla sua concorrenza diretta per le spedizioni di piccole e medie dimensioni attraverso il trasporto su strada mediante autocarri. È necessario che essa ristrutturi il proprio modello produttivo e aziendale e che disponga di regimi di aiuti di Stato per superare lo svantaggio sistemico delle operazioni di trasporto a carro singolo rispetto ai trasporti mediante autocarro e garantire un trasporto su rotaia, anziché su strada, più rispettoso dell'ambiente. La Germania sostiene pertanto che le misure previste dal piano di ristrutturazione di DB Cargo per il trasporto a carro singolo mirano a soddisfare i requisiti di redditività a lungo termine e ad aumentare la competitività del segmento del trasporto a carro singolo.

4.1.4.1.1.3.1. Misura 1 del piano di ristrutturazione: ottimizzazione della rete del segmento del trasporto a carro singolo mediante revisione del progetto

(189) La Germania spiega che l'obiettivo generale della riprogettazione della rete del segmento del trasporto a carro singolo è a) la semplificazione radicale e il miglioramento della solidità della produzione e b) la conseguente standardizzazione dell'offerta commerciale.

(190) Per quanto riguarda il futuro modello di produzione, la Germania sostiene che il personale e le attrezzature saranno dedicati al segmento del trasporto a carro singolo, il che costituisce un cambiamento radicale rispetto all'attuale produzione integrata che interessa i segmenti del trasporto a carro singolo, a treno blocco e combinato. La Germania prevede che questa misura di ristrutturazione porterà a una maggiore solidità/resilienza, aumenterà la qualità e consentirà risparmi sui costi che superano le sinergie di una produzione integrata, ossia ridurranno le spese di cancellazione e aumenteranno l'efficienza delle risorse (ad esempio, un minor numero di locomotive necessarie). La Germania sostiene inoltre che la futura progettazione della rete di DB Cargo si concentrerà sull'aumento delle frequenze sui lunghi percorsi, sul consolidamento dei collegamenti più brevi e sulla possibilità di una maggiore flessibilità nell'itinerario dei carri, vale a dire una migliore distribuzione dei costi fissi e la riduzione del numero di destinazioni.

(191) La Germania indica inoltre che l'offerta commerciale sarà sempre più standardizzata, riducendo al minimo le richieste individuali specifiche per cliente. La Germania sostiene inoltre che l'eliminazione della necessità di stabilire un ordine di priorità specifico per cliente dovrebbe aumentare la produttività delle aree di manovra e ridurre drasticamente la complessità della pianificazione e dello smistamento, vale a dire aumentare l'efficienza delle spese generali.

(192) La Germania indica che il potenziamento della rete riveduta dovrebbe avere inizio a partire dal 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Misura 2 del piano di ristrutturazione: misure di ottimizzazione della produzione complessiva del segmento del trasporto a carro singolo

(193) La Germania afferma che, insieme alla progettazione della rete DB Cargo, il piano di ristrutturazione prevede due misure generali di ottimizzazione della produzione per migliorare il costo delle operazioni a carro singolo:

a) la revisione degli attuali servizi di feederaggio e distribuzione per carri singoli, vale a dire che i servizi attualmente antieconomici saranno riorganizzati, ridimensionati o eliminati. La Germania afferma che la misura è già in fase di attuazione, con i primi effetti attesi nell'immediato;

b) risparmi energetici consentiti dall'uso di locomotive dual-mode anziché di alternative a diesel meno efficienti sotto il profilo del consumo di carburante. La Germania afferma che gli effetti positivi di tale misura dovrebbero essere realizzati a partire dal 2026.

4.1.4.1.1.3.3. Misura 3 del piano di ristrutturazione: miglioramento della qualità del segmento del trasporto a carro singolo e misure di adeguamento dei prezzi di base

(194) La Germania afferma che tali miglioramenti del modello di produzione comporteranno miglioramenti della qualità del servizio destinato al cliente (ad esempio, aumento della solidità/resilienza). Coerentemente con i miglioramenti qualitativi, la Germania spiega che gli adeguamenti dei prezzi sono negoziati da DB Cargo allo scopo di i) coprire meglio l'attuale aumento dei costi di trasporto; e ii) cogliere meglio la disponibilità dei clienti a pagare per i servizi di trasporto a carro singolo. La Germania specifica che i rispettivi adeguamenti dei prezzi costituiranno aumenti dei prezzi di base effettivi che si aggiungeranno alle compensazioni del costo dei fattori ed entreranno in vigore già nel 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto a carro singolo sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

Tabella 11

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto a carro singolo sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

		Effetti EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028
Trasporto a carro singolo	Ottimizzazione della rete attraverso la revisione del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Misure globali di ottimizzazione della produzione con effetti sul trasporto a carro singolo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Miglioramento della qualità e adeguamento dei prezzi di base	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 30.

4.1.4.1.1.4. Misure del piano di ristrutturazione nel segmento del trasporto a treno blocco

(195) La Germania spiega che i trasporti a treno blocco sono caratterizzati dal collegamento diretto dei volumi dai punti di raccordo/carico ferroviari ai punti di raccordo/scarico ferroviari senza modificare la composizione del treno. Di conseguenza, il fattore chiave di prestazione per tali treni consiste nell'utilizzo di una capacità sufficiente nel trasporto su lunghe distanze. Nel segmento del trasporto a treno blocco, la Germania indica che DB Cargo si concentra su un'ampia copertura della rete mediante diverse forme di trasporto, comprese soluzioni logistiche più complesse. Le principali misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto a treno blocco sono descritte di seguito e si concentrano sulla transizione verso la fornitura di servizi di logistica intelligente.

4.1.4.1.1.4.1. Misura 4 del piano di ristrutturazione: soluzioni logistiche per il segmento del trasporto a treno blocco e ottimizzazione del portafoglio

(196) La Germania sostiene che il piano di ristrutturazione di DB Cargo si concentrerà su soluzioni logistiche intelligenti per quanto riguarda il trasporto a treno blocco (ad esempio soluzioni personalizzate o traffico complesso/transfrontaliero) ed effettuerà una revisione strutturata del portafoglio basata su due elementi chiave:

a) modifiche dei concetti di produzione per aumentare sia l'efficienza che la qualità, per cui DB Cargo può offrire un punto di vendita unico;

b) differenziazione dei prezzi con prezzi adeguati per i clienti con una maggiore disponibilità a pagare e una forte dipendenza dai servizi ferroviari. In tale contesto, tratte selezionate e clienti con esigenze più semplici (ad esempio traffico da punto a punto) potrebbero essere sospesi al fine di utilizzare le risorse rese disponibili per soluzioni logistiche più complesse/intelligenti (potenzialmente con i partner), con il risultato di attività con margini più elevati. La Germania sostiene che, in generale, DB Cargo manterrà solo il traffico con prospettive di sviluppo economico positivo. La Germania indica inoltre che l'ottimizzazione del portafoglio sarà attuata immediatamente con effetti a partire dal 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Misura 5 del piano di ristrutturazione: aumento della solidità della produzione del segmento del trasporto a treno blocco

(197) La Germania spiega che attualmente i treni blocco di DB Cargo sono prodotti da un sistema di produzione che integra il segmento del trasporto a treno blocco, del trasporto combinato e del trasporto a carro singolo. La Germania indica inoltre che le potenziali sinergie derivanti da una produzione integrata presso DB Cargo spesso non sono realizzate (ad esempio a causa di incidenti imprevedibili quali lavori di costruzione delle infrastrutture con breve preavviso, problemi tecnici, disponibilità di risorse) e comportano pertanto costi di produzione effettivi più elevati.

(198) La Germania spiega che tale misura del piano di ristrutturazione prevede che la gestione futura dei treni blocco avvenga in modo isolato con assegnazioni di risorse dedicate (similmente alla misura corrispondente nel segmento del trasporto a carro singolo), al fine di ridurre al minimo le dipendenze e aumentare la qualità della produzione. Analogamente, la Germania indica che nell'ambito di tale misura del piano di ristrutturazione sarà stabilita una proprietà chiara e coerente per le industrie, i clienti e i prodotti.

(199) La Germania spiega inoltre che la maggiore solidità ([79]) della produzione sarà ulteriormente favorita dall'attuazione di nuovi contratti collettivi volti ad aumentare la flessibilità nei modelli di turnazione. Nel ciclo di contrattazione collettiva del 2023, DB AG e DB Cargo hanno ottenuto un ampio contributo del sindacato EVG per sostenere la trasformazione di DB Cargo, in quanto tale sindacato ha previsto un'opzione di modelli di turnazione estesi per i conducenti di locomotive, aumentando così la flessibilità per DB Cargo; tali modelli prevedono per i conducenti di locomotive, su base volontaria, cicli di lavoro di più giorni con diversi periodi di riposo fuori casa (incentivati finanziariamente) e periodi di riposo più lunghi a casa. La Germania indica che ciò comporta un aumento della produttività dovuto ai minori cambiamenti nel personale, nonché la possibilità di impiegare macchinisti indipendentemente dall'ubicazione originaria. La Germania prevede che l'avvio del potenziamento del sistema di produzione di DB Cargo riveduto avrà inizio al più tardi nel 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Misura 6 del piano di ristrutturazione: miglioramenti della qualità del segmento del trasporto a treno blocco e relativi adeguamenti dei prezzi di base

(200) La Germania sostiene che i miglioramenti qualitativi dei servizi per i clienti di DB Cargo (ad esempio, l'aumento della solidità) giustificheranno gli adeguamenti dei prezzi negoziati allo scopo di i) coprire meglio gli attuali aumenti dei costi di trasporto; e ii) cogliere meglio la disponibilità dei clienti a pagare per servizi di trasporto a treno blocco di maggiore qualità. La Germania spiega che i rispettivi adeguamenti dei prezzi di DB Cargo costituiranno aumenti dei prezzi di base effettivi che si aggiungeranno alle compensazioni del costo dei fattori ed entreranno in vigore già nel 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto a treno blocco sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

Tabella 12

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto a treno blocco sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

		Effetti EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Treno blocco	Soluzioni logistiche e ottimizzazione del portafoglio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Aumento della solidità nella produzione (compresi nuovi contratti collettivi)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Miglioramento della qualità e adeguamento dei prezzi di base	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 31.

([79]) La Germania spiega che il piano di DB Cargo è quello di aumentare, in modo costante e sistematico, l'accuratezza dei risultati e delle previsioni del proprio modello di produzione, anche se una o più variabili o ipotesi di fattori produttivi sono soggette a modifiche dovute a circostanze impreviste.

4.1.4.1.1.5. Misure del piano di ristrutturazione nel segmento del trasporto combinato

(201) La Germania spiega che il trasporto combinato è caratterizzato da un trasporto multimodale che vede l'utilizzo di autocarri, per il primo e l'ultimo miglio verso i terminal o porti, e del trasporto ferroviario per i segmenti a lungo raggio intermedi. Un segmento è suddiviso in tre sottosegmenti: i) il trasporto combinato marittimo, che comprende il trasporto di container tra i porti e il rispettivo entroterra; ii) il trasporto combinato continentale, che comprende il trasporto di container per merci alla rinfusa, semirimorchi e casse mobili da terminal a terminal; e iii) i trasportatori, che comprende i servizi di trazione per vettori ferroviari terzi o spedizionieri.

(202) Nei primi due segmenti, la Germania indica che gli operatori si occupano di un singolo elemento della catena del valore (trazione, operazioni presso i terminal, operatore) oppure offrono tutti i servizi lungo la catena del valore in qualità di operatori integrati. La Germania spiega inoltre che DB Cargo opera in qualità sia di operatore del segmento marittimo, con la sua controllata TFG, sia di fornitore di servizi di trazione (vale a dire la stessa DB Cargo). Nel segmento continentale, la Germania afferma che DB Cargo opera ancora una volta in qualità di fornitore di servizi di trazione e oltre a ciò detiene azioni (senza controllo di maggioranza) dell'operatore Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Nel segmento trasportatori la Germania afferma che DB Cargo offre unicamente servizi di trazione.

(203) La sezione seguente illustra le principali misure del piano di ristrutturazione per ciascuno dei tre sottosegmenti.

4.1.4.1.1.5.1. Misura 7 del piano di ristrutturazione: variazione della produzione nel sottosegmento del trasporto combinato marittimo

(204) La Germania spiega che attualmente i treni per il trasporto combinato sono prodotti a partire da un sistema che integra la produzione per il settore del trasporto a carro singolo con quella per il settore del trasporto a treno blocco. Le sinergie derivanti da tale produzione integrata sono inferiori rispetto alla complessità che ne deriva, che comporta problemi qualitativi legati a interruzioni e un aumento del fabbisogno di risorse rispetto ai concorrenti diretti (ad esempio, la difesa o il trasporto di carbone nel settore del trasporto a carro singolo o a treno blocco godono di maggiore priorità rispetto al trasporto intermodale, con conseguenti ritardi per il trasporto combinato marittimo). La Germania indica inoltre che il piano di ristrutturazione comprende pertanto due misure che DB Cargo attuerà:

a) saranno assegnate risorse dedicate (macchinisti, locomotive e carri merci) al segmento del trasporto marittimo, al fine di migliorare la qualità della produzione e consentire la produzione di treni precedentemente annullata a causa dell'indisponibilità della produzione stessa;

b) il 2 ottobre 2024 il comitato di riconciliazione ha raggiunto un accordo per modificare le norme vigenti in materia di lavoro della società per quanto riguarda il trasporto combinato marittimo. Di conseguenza, si otterrà un aumento della produttività della medesima entità rispetto a un'opzione di trasformazione alternativa basata sulla riduzione della fornitura di servizi di trazione da parte di DB Cargo, che sarebbe affidata a società controllate operanti nel settore aventi contratti di lavoro più flessibili; ciò porterà a una maggiore produttività dei macchinisti (ad esempio, per quanto riguarda il riposo fuori sede, la compensazione speciale per il tempo di viaggio). La Germania spiega inoltre che DB Cargo, avendo raggiunto tale accordo a ottobre 2024, è ora in grado di ridurre il numero di macchinisti, le spese generali legate alla produzione e il personale della torre di controllo grazie alla nuova normativa in materia di lavoro che consentirà di aumentare la produttività. Pertanto DB Cargo non dovrà trasferire la fornitura di servizi di trazione a società controllate.

4.1.4.1.1.5.2. Misura 8 del piano di ristrutturazione: riprogettazione della rete del sottosegmento del trasporto combinato marittimo

(205) La Germania spiega che, nell'attuale modello della rete di DB Cargo, l'operatore marittimo TFG utilizza concetti di manovra per distribuire il traffico tra i porti marittimi tedeschi e l'entroterra, mentre i concorrenti utilizzano terminal di trasporto combinato. La Germania sostiene che, nell'ambito del piano di ristrutturazione, TFG nel tempo sostituirà le operazioni nelle aree di manovra con i terminal nodali per il trasporto combinato, per consentire un maggiore utilizzo dei treni, una maggiore capacità sugli stessi e un trasferimento dei container più efficiente sotto il profilo dei costi. La Germania indica inoltre che DB Cargo prevede l'introduzione del nuovo modello di produzione da attuare entro il 2026 per via della necessità di accesso ai terminal nodali e della transizione degli itinerari.

4.1.4.1.1.5.3. Misura 9 del piano di ristrutturazione: integrazione dei terminal del sottosegmento del trasporto combinato marittimo

(206) La Germania spiega che il terminal per container rappresenta una parte importante della catena del valore nel trasporto combinato e che gli operatori che integrano le operazioni dei terminal nella catena di trazione sono in grado di conseguire una redditività. La Germania indica inoltre che il piano di ristrutturazione di DB Cargo comprende l'estensione delle sue attività presso i terminal attraverso una migliore cooperazione con il fornitore di terminali DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), affinché DG Cargo possa offrire una gamma di prodotti più integrata (ad esempio, compreso lo stoccaggio di container), ottimizzarne la produzione (ad esempio, un migliore allineamento tra la disponibilità delle linee e la disponibilità dei terminal) e realizzare sinergie presso i siti in cui essa già gestisce depositi e in cui il terminale di DUSS è in funzione accanto agli impianti di DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Misura 10 del piano di ristrutturazione: ottimizzazione del portafoglio del sottosegmento del trasporto combinato marittimo

(207) La Germania indica che il piano di ristrutturazione di DB Cargo prevede che il portafoglio delle rotte del traffico marittimo sarà ottimizzato, in particolare per quanto riguarda le rotte a bassa domanda e a bassa redditività, con effetto a partire dal 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Misura 11 del piano di ristrutturazione: valutazione delle opzioni di partenariato per il sottosegmento del trasporto combinato marittimo

(208) La Germania afferma che, nell'ambito del segmento del mercato marittimo, le compagnie di trasporto marittimo di linea e gli operatori dei terminal perseguono strategie di integrazione verticale per aumentare la fidelizzazione dei clienti, salvaguardare la capacità di trasporto e internalizzare i margini. La Germania sostiene inoltre che, per l'operatore marittimo di DB Cargo TFG, tali sviluppi strategici da parte dei suoi concorrenti costituiscono un rischio di perdita di volume nel caso in cui i loro principali clienti, vale a dire gli spedizionieri di linea, trasferiscano i propri volumi a concorrenti con i quali si impegnano, ad esempio, nel contesto della suddetta integrazione verticale. Allo stesso tempo, la Germania ritiene che un investimento di un partner potrebbe consentire a TFG di ottenere volumi e accesso diretto ai clienti finali. La Germania spiega inoltre di stare valutando, nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo, opzioni di partenariato in tal senso.

4.1.4.1.1.5.6. Misura 12 del piano di ristrutturazione: ridimensionamento del sottosegmento del trasporto combinato continentale di Kombiverkehr

(209) La Germania indica che DB Cargo detiene azioni (ma non il controllo di maggioranza) nella Kombiverkehr GmbH & Co. KG («KVG»), uno dei due principali operatori europei (il 50 % delle azioni è detenuto da DB Cargo e il restante 50 % da oltre 200 spedizionieri). La Germania ritiene che le modifiche all'attuale modello aziendale, in cui DB Cargo è solo un fornitore di servizi di trazione, siano necessarie per conseguire una competitività a lungo termine. La Germania spiega inoltre che le discussioni congiunte verso un nuovo modello aziendale basato sul partenariato per conseguire la redditività sono iniziate ad agosto 2023, ma non hanno portato a risultati positivi.

(210) In tale contesto, la Germania spiega inoltre che vi sarà una graduale eliminazione delle relazioni che non generano i margini richiesti, al più tardi entro gennaio 2025. Dal terzo trimestre del 2024, KVG ha iniziato a trasferire gran parte del suo programma di trasporto ferroviario a fornitori di servizi di trazione terzi, in modo che gli spedizionieri che richiedono servizi di trasporto combinato continuino ad avere accesso in futuro alla maggior parte della rete di tratte di KVG. Tutti i servizi di DB Cargo con KVG che non offrono a DB Cargo una prospettiva economicamente sostenibile sono stati nel frattempo gradualmente eliminati per arrestare ulteriori perdite.

4.1.4.1.1.5.7. Misura 13 del piano di ristrutturazione: variazione della produzione del sottosegmento del trasporto combinato continentale

(211) La Germania spiega che attualmente i treni per il trasporto combinato sono prodotti da un sistema di produzione che integra la produzione per il settore del trasporto a carro singolo con quella per il settore del trasporto a treno blocco; le sinergie derivanti da una produzione integrata sono tuttavia inferiori rispetto alla complessità che ne deriva, che comporta problemi qualitativi legati a interruzioni e un aumento del fabbisogno di risorse rispetto ai concorrenti diretti di DB Cargo. La Germania sostiene pertanto che nell'ambito del piano di ristrutturazione saranno attuate due misure:

a) saranno assegnate risorse dedicate al segmento del trasporto combinato continentale, al fine di migliorare la qualità della produzione e consentire la produzione di treni precedentemente annullata a causa dell'indisponibilità della produzione stessa;

b) nell'ambito della riconciliazione degli interessi, completata il 2 ottobre 2024, le parti hanno raggiunto un accordo per modificare la normativa vigente in materia di lavoro della società per quanto riguarda il trasporto combinato continentale. Di conseguenza, si ottiene ora lo stesso aumento di produttività rispetto all'alternativa all'esternalizzazione dei servizi di trazione alle società controllate operanti nel settore aventi contratti di lavoro più flessibili e quindi una maggiore produttività dei macchinisti (ad esempio, per quanto riguarda il riposo fuori sede, la compensazione speciale per il tempo di viaggio), obiettivo inizialmente perseguito. La Germania indica inoltre che DB Cargo, avendo raggiunto tale accordo a ottobre 2024, è ora in grado di ridurre il numero di macchinisti, le spese generali legate alla produzione e il personale della torre di controllo grazie alla nuova normativa in materia di lavoro che consentirà di aumentare la produttività a partire dal 2025. Pertanto DB Cargo non dovrà trasferire la fornitura di servizi di trazione a società controllate.

4.1.4.1.1.5.8. Misura 14 del piano di ristrutturazione: ottimizzazione del portafoglio del sottosegmento delle vendite ai trasportatori

(212) La Germania spiega che l'ottimizzazione del portafoglio è già stata avviata nel 2023 nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo per le operazioni che attualmente non producono il margine richiesto e che non forniscono una prospettiva economicamente sostenibile. Il traffico a basso margine che non soddisfa l'ambizione di margine operativo richiesta e/o per cui i clienti non accettano i necessari adeguamenti dei prezzi sarà rimosso dal portafoglio. La Germania spiega inoltre che le reazioni dei clienti agli adeguamenti dei prezzi sono attualmente stimate sulla base dell'esperienza del gruppo addetto alle vendite di DB Cargo e che gli adeguamenti sono pianificati di conseguenza. La Germania prevede che il volume sarà ridotto di circa il [...] % nel 2024 e di circa il [...] % nel 2025 rispetto ai volumi del 2023 e che, nel caso in cui un maggior numero di clienti di DB Cargo non accetti adeguamenti dei prezzi, il grado di riduzione sarà adattato.

4.1.4.1.1.5.9. Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto combinato sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

Tabella 13

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per il segmento del trasporto combinato sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

		Effetti EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Trasporto combinato marittimo	Modello di produzione/terminal nodale di Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Produzione isolata e riprogettazione della rete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle spese generali di amministrazione in tutte le società di trasporto combinato marittimo (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ottimizzazione del portafoglio e aumento dei prezzi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Tipo di segmento	Misura di trasformazione	*Effetti EBIT (in milioni di EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Trasporto combinato continentale e vendite ai trasportatori	Produzione isolata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle spese generali di amministrazione nel trasporto combinato continentale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ridimensionamento della rete di Kombiverkehr (ottimizzazione del portafoglio) e aumento dei prezzi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 33.

4.1.4.1.1.6. Misure del piano di ristrutturazione nelle controllate europee di DB Cargo

(213) La Germania spiega che DB Cargo possiede controllate estere in 13 paesi: nei Paesi Bassi, in Francia, Danimarca, Italia, Svizzera, Belgio, Regno Unito, Spagna, Polonia e le quattro società del corridoio orientale europeo, Cechia, Bulgaria, Romania e Ungheria. Le controllate operano in gran parte come centri di costo di produzione che offrono servizi ferroviari come estensione delle attività ferroviarie in tutta Europa. La Germania sostiene che l'obiettivo della rete europea di DB Cargo è offrire soluzioni logistiche transfrontaliere complete in tutto il continente aventi origine e destinazione all'interno e all'esterno della Germania, con la Germania come paese di transito o di spedizione/destinazione.

(214) La Germania spiega che le controllate europee di DB Cargo rappresentano circa un terzo del totale dei suoi dipendenti. Esse sono quindi importanti ai fini dei risultati economici della società. La Germania sostiene inoltre che tali controllate costituiscono una parte fondamentale del piano di ristrutturazione di DB Cargo e sono state esaminate per individuare potenziali risparmi sui costi. Di conseguenza, la Germania sostiene che saranno attuate tre leve generali di ottimizzazione dei costi.

4.1.4.1.1.6.1. Misura 15 del piano di ristrutturazione: ottimizzazione del portafoglio delle controllate europee

(215) In primo luogo, vi sarà un'ottimizzazione del portafoglio attraverso il riesame delle operazioni di trasporto ai fini della redditività e la successiva definizione di misure di efficienza lungo i tre segmenti del trasporto a carro singolo, del trasporto a treno blocco e del trasporto combinato. La Germania spiega che i trasporti non redditizi saranno ottimizzati attraverso una combinazione di adeguamenti dei prezzi, riduzioni della frequenza e abbinamenti di punti di partenza e destinazioni; altrimenti DB Cargo provvederà alla loro interruzione. La Germania spiega inoltre che questa misura è strettamente allineata alle strategie in tutti e tre i segmenti.

4.1.4.1.1.6.2. Misura 16 del piano di ristrutturazione: riduzioni dei costi delle controllate europee

(216) In secondo luogo, l'accorpamento dei depositi consentirà riduzioni dei costi, ad esempio tra la Germania e i Paesi Bassi o la Germania e la Svizzera, o la riduzione dello spazio per gli uffici nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo. Inoltre la Germania sostiene che la produzione di DB Cargo e le spese generali amministrative saranno ridotte, ad esempio, centralizzando i compiti di assistenza alla clientela alla torre di controllo o riducendo le assunzioni esterne.

4.1.4.1.1.6.3. Misura 17 del piano di ristrutturazione: efficienza operativa delle controllate europee

(217) In terzo luogo, le misure di aumento dell'efficienza operativa saranno attuate nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo dei conducenti a livello transfrontaliero (ad esempio tra Germania e Paesi Bassi o Germania, Svizzera e Italia) e l'aumento della produttività degli attivi, nonché l'attuazione di un'infrastruttura informatica standardizzata presso DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per le controllate europee di DB Cargo sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

Tabella 14

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per le controllate europee di DB Cargo sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

		Effetti EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Controllate europee	Ottimizzazione del portafoglio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Efficienza operativa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 34.

4.1.4.1.1.7. Misure del piano di ristrutturazione nell'amministrazione di DB Cargo

(218) La Germania spiega che, nella funzione interdivisionale di DB Cargo, il dipartimento dell'amministrazione fornisce servizi importanti alla società. La Germania sostiene che il suo piano di ristrutturazione affronterà ed eliminerà le inefficienze derivanti da processi ridondanti, eccessi di capacità e servizi con un valore aggiunto limitato.

(219) La Germania spiega che la riduzione della complessità delle diverse unità operative di DB Cargo dovrebbe ridurre le capacità amministrative richieste e che le misure dovrebbero portare a una riduzione complessiva pari a oltre 80 dipendenti equivalenti a tempo pieno rispetto al numero di effettivi a luglio 2023 (circa il 17 % dei dipartimenti considerati) a partire dal 2024.

(220) La Germania spiega che i seguenti centri di costo di DB Cargo sono stati analizzati nel dettaglio: dipartimento informatico, costi di costruzione (affitto), dipartimento del CEO, dipartimento del CFO, dipartimento di gestione dell'offerta, costi amministrativi delle controllate nazionali e altri costi amministrativi nonché strutture di gestione.

4.1.4.1.1.7.1. Misura 18 del piano di ristrutturazione: standardizzazione informatica dell'amministrazione

(221) La Germania sostiene che gli elevati costi di esercizio derivano dall'utilizzo di un sistema informatico e di approvvigionamento poco efficiente da parte di DB Cargo. La Germania spiega che, nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo, i costi di esercizio saranno ridotti grazie all'ottimizzazione degli accordi sul livello dei servizi, alle soluzioni cloud e alla modernizzazione delle applicazioni attuali, nonché alla chiusura di quelle obsolete. La Germania indica inoltre che il portafoglio di progetti informatici sarà notevolmente ridotto e che il personale sarà ridotto attraverso un fornitore di servizi esterno.

4.1.4.1.1.7.2. Misura 19 del piano di ristrutturazione: riduzione dello spazio per gli uffici dell'amministrazione

(222) La Germania spiega che DB Cargo attualmente affitta molte proprietà nel paese (circa 760). Dato l'aumento del lavoro a distanza, la Germania sostiene che DB Cargo risolverà i contratti di locazione e quindi risparmierà circa il 25 % dei costi di locazione nelle sue sedi principali (Mainz, Duisburg, Mannheim, Monaco, Berlino e Lipsia) nel 2024. A partire dal 2025, la Germania afferma che DB Cargo ridurrà anche lo spazio per gli uffici in tutte le altre sedi in Germania a seguito della riduzione del personale addetto alla produzione in tutte le regioni di gestione di DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Misura 20 del piano di ristrutturazione: attività di marketing e strategiche dell'amministrazione con riduzione di DB AG

(223) La Germania spiega che, nei settori strategico e politico/normativo di DB Cargo, la duplicazione dei compiti sarà eliminata con conseguente riduzione del fabbisogno di risorse. Inoltre la Germania sostiene che il bilancio relativamente elevato destinato alle attività di marketing di DB Cargo sarà rivisto al ribasso, in quanto a un minor numero di campagne e progetti di marketing corrisponde un fabbisogno di operazioni di marketing di DB Cargo ridotto.

4.1.4.1.1.7.4. Misura 21 del piano di ristrutturazione: digitalizzazione e automazione manuali dei processi finanziari dell'amministrazione

(224) La Germania spiega che il dipartimento del CFO di DB Cargo comprende le principali unità organizzative di Contabilità e fatturazione, Controllo delle entità e Controllo dei prodotti e logica direttiva. La Germania spiega che il numero attualmente elevato di processi amministrativi manuali in tutti i settori sarà digitalizzato o automatizzato, in particolare nel settore della fatturazione e della rendicontazione, il che ridurrà globalmente le spese amministrative generali.

4.1.4.1.1.7.5. Misura 22 del piano di ristrutturazione: razionalizzazione dei dipartimenti di gestione dell'offerta e di progettazione dei servizi dell'amministrazione

(225) La Germania spiega che la duplicazione di compiti e responsabilità nei dipartimenti di gestione dell'offerta e progettazione dei servizi di DB Cargo hanno portato allo sviluppo di strutture sovradimensionate con un notevole potenziale di ottimizzazione. Nell'ambito del piano di ristrutturazione di DB Cargo, il numero di dipendenti in tali settori sarà ridotto.

4.1.4.1.1.7.6. Misura 23 del piano di ristrutturazione: struttura dell'amministrazione e armonizzazione delle filiali di vendita nazionali

(226) La Germania spiega che la separazione dei compiti e delle responsabilità tra i dipartimenti vendite interni di DB Cargo e le filiali di vendita non è chiara. La Germania sostiene che DB Cargo prevede di realizzare risparmi sulle spese generali amministrative attraverso l'accorpamento delle funzioni doppie.

4.1.4.1.1.7.7. Misura 24 del piano di ristrutturazione: razionalizzazione della struttura di gestione dell'amministrazione

(227) La Germania sostiene che, per via dello sviluppo storico di strutture parallele all'interno di DB Cargo, il numero di dirigenti è superiore alla media, il che comporta inefficienze ed elevati costi del personale, come la duplicazione dei compiti tra i singoli dipartimenti di DB Cargo e le controllate nazionali ed estere. La Germania sostiene inoltre che la complessità organizzativa determini anche un maggiore sforzo amministrativo e gestionale. La Germania indica che il piano di ristrutturazione prevede una riduzione dei posti dirigenziali nei dipartimenti amministrativi, ad esempio mediante la fusione di gruppi o l'esternalizzazione delle attività.

4.1.4.1.1.7.8. Misura 25 del piano di ristrutturazione: riduzione degli altri costi dell'amministrazione

(228) La Germania spiega che altri costi amministrativi da ridurre nell'ambito del piano di ristrutturazione comprendono i benefici per i dipendenti e un'offerta di ristorazione sovradimensionata (dato l'aumento del lavoro a distanza).

4.1.4.1.1.7.9. Effetti delle misure del piano di ristrutturazione relativo all'amministrazione di DB Cargo sulle proiezioni dell'EBIT dell'impresa

Tabella 15

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione relativo all'amministrazione sulle proiezioni dell'EBIT di DB Cargo

		Effetti sull'EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Spese generali dell'amministrazione	Revisione dell'ambiente informatico verso una maggiore standardizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione degli spazi per gli uffici con costi accessori relativamente elevati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle attività di marketing e strategiche con DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Digitalizzazione e automazione dei processi finanziari manuali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Razionalizzazione dei dipartimenti di gestione dell'offerta e di progettazione dei servizi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Armonizzazione delle strutture di DB Cargo e delle filiali di vendita nazionali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Razionalizzazione delle strutture di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione di altri costi amministrativi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 36.

4.1.4.1.1.8. Misure del piano di ristrutturazione nelle spese generali relative alla produzione e alla torre di controllo di DB Cargo

(229) La Germania spiega che, nelle spese generali relative alla produzione e alla torre di controllo, il piano di ristrutturazione di DB Cargo si concentrerà sulla riduzione della complessità nella pianificazione, nella disponibilità delle risorse e nella direzione, in particolare riducendo il catalogo dei servizi e semplificando i processi al fine di ridurre le risorse necessarie per svolgere i rispettivi compiti.

(230) In tale contesto, la Germania sostiene che le misure che semplificano i modelli di produzione in ciascun segmento di DB Cargo, ad esempio il passaggio da una produzione integrata ad appositi sistemi di produzione specifici per segmento, determineranno processi semplificati nelle spese generali connesse alla produzione e nella torre di controllo. La conseguenza diretta di una rete più solida, spiega la Germania, è il minor fabbisogno di capacità di DB Cargo, ad esempio per la pianificazione e la programmazione dei treni e per la guida degli impianti di produzione. La Germania sostiene inoltre che effetti simili saranno realizzati grazie a una significativa riduzione dei punti di contatto e delle esigenze di allineamento tra i diversi segmenti di DB Cargo coinvolti nella pianificazione e nello smistamento.

(231) La Germania spiega che DB Cargo prevede che l'introduzione della semplificazione dei processi comporterà riduzioni significative del fabbisogno di personale per la pianificazione e lo smistamento, la manutenzione, nella torre di controllo e nell'isolamento del trasporto combinato. Per quanto riguarda la pianificazione e lo smistamento, la Germania sostiene che il principale approccio di DB Cargo consiste nel condensare le funzioni per aumentare le sinergie, aumentare l'automazione e ridurre le fasi non essenziali del processo, il che dovrebbe portare a una riduzione del fabbisogno di personale di oltre 50 dipendenti equivalenti a tempo pieno rispetto a luglio 2023. A tal fine sono incluse nel piano di ristrutturazione le misure che seguono.

4.1.4.1.1.8.1. Misura 26 del piano di ristrutturazione: integrazione della gestione delle attività e della programmazione del personale nell'ambito della produzione e della torre di controllo

(232) La Germania spiega che l'integrazione delle funzioni di DB Cargo di gestione delle attività (la programmazione degli scali di smistamento dei treni (ZBA)) e di programmazione del personale si traduce in una sorveglianza unificata attraverso il personale addetto alla pianificazione. Il ruolo del personale addetto alla pianificazione è limitato alla definizione del calendario più prossimo (dal giovedì alla domenica della settimana successiva). La Germania spiega inoltre che eventuali modifiche apportate dopo l'inizio della pianificazione sono gestite dalla programmazione ZBA, il che incide sulle conseguenze della programmazione a valle per la settimana successiva (ad esempio i periodi di riposo dei dipendenti). La Germania ritiene che tale considerazione reciproca negli aspetti di pianificazione ed esecuzione comporti una riduzione del fabbisogno di personale di DB Cargo addetto allo smistamento, il che consente di ridurre il personale di DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Misura 27 del piano di ristrutturazione: riduzione della pianificazione dettagliata della torre di controllo e della produzione

(233) La Germania spiega che, razionalizzando le procedure di pianificazione di DB Cargo, è possibile conseguire una riduzione significativa dei compiti essenziali, con una conseguente diminuzione della forza lavoro necessaria per la pianificazione degli attivi. Più in particolare, la Germania sostiene che, nella prossima programmazione degli scali di smistamento dei treni di DB Cargo (ZBA) e delle stazioni di interscambio (KBF), l'accento sarà posto solo sulla realizzazione di una pianificazione preliminare annuale. Tale pianificazione si limiterà a rispettare i requisiti minimi di trasferimento e non comporterà modifiche nel corso dell'anno. Sarà inoltre sviluppata una pianificazione collaborativa per il personale di DB Cargo a terra dei manovratori (AB) e dei responsabili dei carri (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Misura 28 del piano di ristrutturazione: accorpamento delle funzioni di smistamento del personale della torre di controllo e di produzione

(234) La Germania spiega che, per ridurre in futuro il numero del personale di DB Cargo addetto allo smistamento dei treni e alla gestione delle reti a livello regionale, il controllore di area di DB Cargo assumerà anche il compito di smistatore locale. La Germania sostiene che l'attività di smistamento avverrà nel centro di controllo centrale o direttamente in loco e che tale attività sarà eseguita in stretta collaborazione con i gestori di rete situati nella torre di controllo.

4.1.4.1.1.8.4. Misura 29 del piano di ristrutturazione: ottimizzazione del processo di pianificazione dei turni su tratte a lunga distanza della torre di controllo e della produzione

(235) La Germania spiega che, attraverso l'attuazione del sistema IPS (pianificazione e direzione integrata), il processo di pianificazione dei turni su tratte a lunga distanza di DB Cargo è orientato all'ottimizzazione e all'automazione, il che genera una notevole efficienza in termini di capacità. La Germania spiega inoltre che, nello stato VT (giorni operativi) previsto, l'accorpamento di VT, KT (giorni di calendario) e la pianificazione dei turni saranno gestiti attraverso detto sistema, che consentirà l'accorpamento e l'automazione. La Germania sostiene che tale approccio unificato assume la responsabilità procedurale e regionale di tutti gli incarichi relativi alle tratte di DB Cargo. La Germania sostiene che il risultato consiste in un'unica informazione generale sui turni, destinata sia al personale operativo su tratte a lunga distanza sia a quello operativo su tratte a breve distanza. La Germania ritiene che tali miglioramenti del processo possano generare notevoli risparmi in termini di capacità nella pianificazione di DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Misura 30 del piano di ristrutturazione: digitalizzazione della manutenzione in relazione alla produzione e alla torre di controllo

(236) La Germania spiega che saranno attuate soluzioni di manutenzione digitali per ridurre il fabbisogno di personale e i costi di DB Cargo fino al 2027, ad esempio riducendo in modo sostanziale il ruolo di supervisione del MöB (personale locale addetto alla messa in servizio) sugli impianti attraverso l'integrazione tra la gestione delle risorse e la manutenzione, e l'impiego di soluzioni digitali quali BISON (rilevamento di malware basato su immagini) e WMS (sistema di gestione delle officine). La Germania spiega inoltre che tale cambiamento implica che non tutte le azioni supplementari necessitano di un'approvazione esplicita, in quanto gli impianti opereranno in modo proattivo sotto la propria responsabilità. Anziché fare largo ricorso a una vigilanza rigorosa, le future misure di controllo si orienteranno verso strategie efficaci sotto il profilo dei costi e una valutazione basata sui risultati. La Germania ritiene che tali misure dovrebbero limitare le attività di manutenzione eccessiva dei veicoli per il trasporto di merci di DB Cargo. Inoltre l'imminente adozione della centralizzazione (virtuale), agevolata dal rilevamento delle telecamere, promette una gestione più snella dei carichi di lavoro più onerosi. La Germania conclude pertanto che questa misura del piano di ristrutturazione consente al MöB di DB Cargo di poter riassegnare le capacità, facendo ricorso a un quadro operativo più efficiente.

4.1.4.1.1.8.6. Misura 31 del piano di ristrutturazione: miglioramento dell'efficienza della torre di controllo e della produzione

(237) La Germania spiega che la torre di controllo di DB Cargo rappresenta un polo centrale per il coordinamento delle operazioni con i clienti. Il suo ruolo principale consiste nel supervisionare le spedizioni in tutta Europa, coinvolgendo tutti i partner dall'inizio alla fine. Essa unisce il punto di vista del cliente con la fattibilità della produzione al fine di ottimizzare le soluzioni per i clienti, concentrandosi sull'efficienza e sui risultati per DB Cargo. La torre di controllo gestisce oltre 650 000 treni e oltre 7 milioni di spedizioni all'anno in tutta Europa. È stata creata nel 2022, a partire dall'ex assistenza clienti e centro operativo di DB Cargo.

(238) La Germania spiega che il piano di ristrutturazione di DB Cargo comprende diverse iniziative volte ad aumentare l'efficienza della torre di controllo. Da un lato, tali iniziative si concentrano sullo sviluppo e sull'introduzione di ulteriori applicazioni/processi informatici, che consentiranno di ridurre significativamente i lavori manuali. D'altro canto, tali iniziative si concentrano sull'ulteriore attuazione della gestione integrata delle prestazioni e sulla riprogettazione dell'interfaccia per i clienti, introducendo standard che sostituiranno l'attuale numero elevato di soluzioni individuali, tenendo conto nel contempo delle rispettive esigenze dei clienti. La Germania ritiene che tali iniziative comporteranno una riduzione del fabbisogno di personale di DB Cargo di oltre 200 equivalenti a tempo pieno rispetto al numero registrato a luglio 2023 (circa il 18 % dei dipartimenti considerati, esclusa la quota per il trasporto combinato).

(239) La Germania spiega inoltre che la nuova strategia per ciascun sottosegmento di DB Cargo nel trasporto combinato comporta ulteriori riduzioni delle spese generali relative alla produzione e alla torre di controllo. La Germania ritiene che, nel complesso, si dovrebbe prevedere una riduzione di circa 130 equivalenti a tempo pieno nelle spese generali di produzione di DB Cargo e di circa 155 equivalenti a tempo pieno nella torre di controllo (entrambi i dati si aggiungono a quelli precedentemente evidenziati nelle sezioni precedenti). Circa il 50 % di tale riduzione del personale presso DB Cargo avrà luogo a livello delle controllate. Su tale base, la Germania ritiene che si possano realizzare notevoli risparmi sui costi grazie alla riduzione delle spese generali e alla razionalizzazione dei processi.

Tabella 16

Effetti delle misure del piano di ristrutturazione per le spese generali legate alla produzione e alla torre di controllo sulle proiezioni EBIT di DB Cargo

		Effetti EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Misure per le spese generali relative alla torre di controllo e alla produzione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Pianificazione e smistamento					
	Manutenzione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Torre di controllo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Isolamento del trasporto combinato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 38.

4.1.4.1.1.9. Misure del piano di ristrutturazione in risposta a rischi supplementari concretizzati

(240) La Germania spiega che tra il 2023 e il 2024 si sono concretizzati diversi rischi, che sono affrontati con contromisure di mitigazione nell'ambito di un piano di trasformazione e ristrutturazione esteso. Alcuni dei rischi concretizzati cui si fa fronte sono la riduzione dei bilanci federali per i regimi di sostegno al trasporto ferroviario di merci, lo sciopero di avvertimento dei macchinisti, l'evoluzione negativa dei volumi, l'aumento dei costi del personale e dei fattori e i ritardi nel potenziamento dell'attuazione delle misure di trasformazione.

4.1.4.1.1.9.1. Misura 32 del piano di ristrutturazione: riduzione sostanziale degli effettivi in risposta all'andamento negativo dei volumi

(241) La Germania spiega che la decisione del comitato di riconciliazione del 2 ottobre 2024 (considerando 186) consente a DB Cargo di compensare gli aumenti dei costi del personale derivanti dai nuovi contratti collettivi. Il numero di dipendenti a tempo pieno concordato riflette i) la decisione e l'attuazione delle molteplici misure di ristrutturazione del piano di trasformazione e, inoltre, ii) la riduzione dei volumi di trasporto e iii) un programma di riduzione degli effettivi nell'amministrazione noto come «Together Strong», avviato da DB AG al fine di ridurre le posizioni amministrative nei settori finanziario, informatico e delle risorse umane (il cui programma è attuato da DB Cargo in aggiunta alle misure di riduzione degli effettivi già previste dal piano di trasformazione).

4.1.4.1.1.9.2. Misura 33 del piano di ristrutturazione: riduzione dei costi dei fattori in risposta all'andamento negativo dei volumi

(242) La Germania spiega che DB Cargo attuerà diverse contromisure aventi un impatto diretto sui costi materiali. Tra queste figurano i) l'adeguamento dei programmi di manutenzione e dei cicli di mantenimento alla riduzione dei volumi di trasporto; ii) l'annullamento di tutti i progetti di ricerca e sviluppo per la digitalizzazione dei processi e delle attività con periodi di ammortamento superiori a tre anni; e iii) l'accelerazione dell'ottimizzazione del portafoglio nel segmento del trasporto combinato continentale e del trasporto a treno blocco.

4.1.4.1.1.9.3. Misura 34 del piano di ristrutturazione: effetti una tantum sull'utile netto nel 2024 in risposta all'andamento negativo dei volumi

(243) La Germania spiega che nel 2024 si sono registrati alcuni effetti una tantum positivi sugli utili di gestione e netti. Tra questi figurano i) la vendita di container non più utilizzabili dalla cessata attività di DB Cargo in Russia; ii) la riduzione dei servizi di consulenza e di altro tipo; e iii) la demolizione di [...] carri merci nel segmento del trasporto intermodale. DB Cargo ha inoltre rappresentato una riduzione una tantum di 51 milioni di EUR a prezzi correnti per l'energia di trazione di DB Energie nel 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Misura 35 del piano di ristrutturazione: aumento della produttività della manutenzione di DB Cargo

(244) La Germania spiega che DB Cargo attua un programma di aumento della produttività incentrato sulla manutenzione interna delle locomotive e dei carri. Il programma consiste in un piano di riduzione dei costi destinato alle infrastrutture di manutenzione, ai materiali e all'efficienza del personale e dovrebbe portare a una riduzione dei costi pari a 25 milioni di EUR entro il 2026 e a 100 milioni di EUR entro il 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Misura 36 del piano di ristrutturazione: servizi interni del gruppo DB e riduzione dei costi dell'energia di trazione

(245) La Germania spiega che, per via di un calo generale dei costi dell'energia in Germania, il fornitore di energia del gruppo DB, DB Energie, è in grado di abbassare i prezzi di vendita sul mercato dell'energia di trazione nel periodo 2025-2030. Inoltre i prezzi del fornitore di servizi informatici interno di DB AG (DB Systel) saranno ridotti. L'uso dell'intelligenza artificiale nella creazione di servizi digitali dovrebbe comportare un aumento sostanziale della produttività.

4.1.4.1.1.9.6. Misura 37 del piano di ristrutturazione: ammortamento e riduzione degli investimenti

(246) DB Cargo ha rivisto i bilanci di investimento per gli anni fino al 2030 e li ha ridotti al minimo. La riduzione delle spese di investimento determinerà una riduzione degli oneri di ammortamento di DB Cargo. Le ipotesi di vita utile per locomotive e carri saranno adeguate, considerando l'ammortamento, alla vita utile attuale del parco veicoli.

4.1.4.1.1.9.7. Misura 38 del piano di ristrutturazione: vendita e retrolocazione di locomotive

(247) La Germania spiega che DB Cargo venderà e cederà in retrolocazione [...] locomotive che genereranno circa [...] EUR di riserve occulte per locomotiva.

4.1.4.1.1.9.8. Misura 39 del piano di ristrutturazione: passaggio dall'acquisto alla locazione delle locomotive

(248) La Germania sostiene che, invece di acquistare direttamente [...] locomotive, DB Cargo le prenderà in locazione per risparmiare denaro in anticipo e rendere più flessibile il modello aziendale, distribuendo nel tempo i relativi costi di locazione.

4.1.4.1.1.9.9. Misura 40 del piano di ristrutturazione: miglioramenti del capitale circolante

(249) La Germania spiega che DB Cargo venderà [...] EUR in crediti entro la fine del 2024 per aumentare la liquidità totale e limitare il debito.

4.1.4.1.1.9.10. Misura 41 del piano di ristrutturazione: aumenti dei prezzi nel segmento del trasporto a carro singolo

(250) La Germania spiega che DB Cargo farà sì che i clienti sviluppino una maggiore disponibilità a pagare nell'ambito del segmento del trasporto a carro singolo a partire dal 2026. Essa trasferirà inoltre gli effetti della riduzione delle sovvenzioni all'accesso alle linee e al sistema di manovra che a partire dal 2027 colpirà l'intero settore del trasporto ferroviario di merci in Germania.

4.1.4.1.1.10. Effetto complessivo delle misure del piano di ristrutturazione sulle proiezioni dell'EBIT di DB Cargo

(251) La tabella 17 mostra gli impatti finanziari attesi delle principali misure indicate nel piano di trasformazione sulle proiezioni dell'EBIT di DB Cargo per i periodi indicati.

Tabella 17

Effetto complessivo delle misure del piano di ristrutturazione sulle proiezioni dell'EBIT di DB Cargo

		Effetti sull'EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Trasporto a carro singolo	Ottimizzazione della rete attraverso la revisione del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Misure globali di ottimizzazione della produzione con effetti sul trasporto a carro singolo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Miglioramento della qualità e adeguamento dei prezzi di base	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Treno blocco	Soluzioni logistiche e ottimizzazione del portafoglio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Aumento della solidità nella produzione (compresi i nuovi contratti collettivi)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Miglioramento della qualità e adeguamento dei prezzi di base	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trasporto combinato marittimo	Modello di produzione/terminal nodale di Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Produzione isolata e riprogettazione della rete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle spese generali di amministrazione in tutte le società di trasporto combinato marittimo (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ottimizzazione del portafoglio e aumento dei prezzi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		Effetti sull'EBIT (in milioni di EUR)				
Tipo di segmento	Misura di trasformazione	2024	2025	2026	2027	2028ff
Trasporto combinato continentale e vendite ai trasportatori	Produzione isolata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle spese generali di amministrazione nel trasporto combinato continentale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ridimensionamento della rete di Kombiverkehr (ottimizzazione del portafoglio) e aumento dei prezzi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Controllate europee	Ottimizzazione del portafoglio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Efficienza operativa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese generali di amministrazione	Revisione dell'ambiente informatico verso una maggiore standardizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione degli spazi per gli uffici con costi accessori relativamente elevati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione delle attività di marketing e strategiche con DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Digitalizzazione e automazione dei processi finanziari manuali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Razionalizzazione dei dipartimenti di gestione dell'offerta e di progettazione dei servizi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Armonizzazione delle strutture di DB Cargo e delle filiali di vendita nazionali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Razionalizzazione delle strutture di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Riduzione di altri costi amministrativi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese generali di produzione	Pianificazione e smistamento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Manutenzione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Torre di controllo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Isolamento del trasporto combinato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagine 38 e 39.

(252) La tabella seguente mostra gli impatti finanziari attesi delle altre misure in esame per DB Cargo a causa dei rischi che si sono concretizzati nel 2023 e nel 2024 (cfr. considerando 240).

Tabella 18

Effetto complessivo delle contromisure del piano di ristrutturazione sulle proiezioni EBIT nello scenario di base di DB Cargo

	Effetto sull'EBIT delle contromisure incluse nello scenario di base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Scenario di base EBIT 2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δ Rischi totali concretizzati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Totale delle contromisure	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1)	Contromisure all'andamento negativo dei volumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Effettivi al di sotto dell'ex scenario di base	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Costi materiali delle contromisure	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Aumento della produttività della manutenzione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Ulteriore ottimizzazione dei costi della rete del trasporto a carro singolo a partire dal 2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Riduzione del contributo del gruppo, prezzi dell'energia di trazione e prezzi dei servizi informatici	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2)	Riduzione dell'ammortamento mediante riduzione degli investimenti e considerazione della vita utile effettiva di locomotive e carri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3)	Aumento specifico dei prezzi nel settore del trasporto a carro singolo nel 2026 e trasferimento dell'effetto sui prezzi o della riduzione dei bilanci federali per i regimi di sostegno a partire dal 2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4)	Aumento della quota di subappalti nel settore del trasporto a treno blocco, compresa la vendita di [...] locomotive nel 2025/2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5)	Vendita e retrolocazione di [...] locomotive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6)	Passaggio dall'acquisto alla locazione di [...] locomotive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7)	Miglioramenti del capitale circolante	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 44.

4.1.4.2. Finanziamento del piano di ristrutturazione

(253) Il finanziamento del piano di ristrutturazione e dei relativi costi consiste principalmente in finanziamenti provenienti da fonti private (contributo proprio) e solo in parte da finanziamenti derivanti da aiuti di Stato.

(254) I costi di ristrutturazione e le relative fonti di finanziamento summenzionate sono descritti nelle sezioni seguenti.

4.1.4.2.1. Costi di ristrutturazione

(255) I costi di ristrutturazione di DB Cargo, riassunti nella tabella 19, ammonterebbero complessivamente a 4 187 milioni di EUR e consistono in:

a) perdite operative: la Germania indica che le perdite operative di DB Cargo registrate tra il 2022 e il 2024, pari a 858 milioni di EUR nel 2022, a 584 milioni di EUR nel 2023 e a 472 milioni di EUR previsti nel 2024 ([80]), rappresentano circa la metà dei costi di ristrutturazione;

b) altri costi di ristrutturazione: durante il periodo di ristrutturazione DB Cargo sosterrà anche altri costi connessi alla ristrutturazione oppure costi operativi che non saranno coperti dalle entrate previste nel corso dell'attuazione del piano di ristrutturazione e che sono necessari ai fini del suo completamento, quali:

a) costi dei consulenti, pagamenti relativi al lavoro e al personale delle controllate di DB Cargo e costi relativi al trasferimento dell'attività alle controllate di DB Cargo, nonché

b) altre spese in conto capitale nel piano di investimento nonostante la riduzione dell'importo prevista, capitale circolante, costi di rifinanziamento per i prestiti in scadenza e spese operative.

4.1.4.2.2. Fonti di finanziamento delle misure di ristrutturazione

4.1.4.2.2.1. Aiuto alla ristrutturazione

(256) La Germania individua gli importi forniti a DB Cargo, nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, per coprire le perdite operative registrate nel 2022, 2023 e 2024 come le fonti di finanziamento dell'aiuto per i costi di ristrutturazione, ossia 858 milioni di EUR nel 2022, 584 milioni di EUR nel 2023 e 472 milioni di EUR previsti nel 2024 ([81]), per un totale di 1 914 milioni di EUR.

4.1.4.2.2.2. Contributo proprio del beneficiario

(257) La Germania individua le seguenti fonti principali di contributo di DB Cargo ai costi di ristrutturazione e indica che gli strumenti finanziari utilizzati come fonti di finanziamento interaziendale dei costi di ristrutturazione dovrebbero essere tutti emessi a condizioni di mercato a favore di DB Cargo AG, e che essi saranno tutti forniti entro il periodo di ristrutturazione in modo da contribuire all'efficace finanziamento del piano di ristrutturazione ([82]):

a) 842 milioni di EUR di prestiti subordinati convertibili disponibili dal 15 novembre 2024 al 31 dicembre 2026 incluso ([83]), consistenti in:

a) al 15 novembre 2024, prestiti subordinati convertibili per un totale di 218 milioni di EUR fino al 31 dicembre 2031;

b) al 1° aprile 2025, prestiti subordinati convertibili per un totale di 110 milioni di EUR fino al 31 dicembre 2031;

c) al 2025, prestiti subordinati convertibili per un totale di 83 milioni di EUR fino al 31 dicembre 2031;

d) al 1° dicembre 2026, prestiti subordinati convertibili per un totale di 315 milioni di EUR fino al 31 dicembre 2031;

e) al 2026, prestiti subordinati convertibili per un totale di 116 milioni di EUR fino al 31 dicembre 2031.

([80]) Previsioni al 22 novembre 2024.

([81]) L'importo delle perdite che si prevede di trasferire per il 2024 (previsione al 22 novembre 2024) comprende, senza effetti sull'EBITDA e sull'EBT come previsto, una passività fiscale differita stimata a 18 milioni di EUR. La perdita trasferita da DB Cargo a DB AG aumenta quindi rispetto a quanto sarebbe stato altrimenti trasferito senza la risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

([82]) Tabella 29 — Prestiti, linee di credito, anche temporanee, e debito mezzanino (prestiti subordinati convertibili) di DB Cargo AG 2025-2029 forniti dalla Germania nell'ambito del «piano di ristrutturazione degli aiuti di Stato di DB Cargo», presentato il 31 ottobre 2024 e aggiornato.

([83]) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).

Tali prestiti possono essere utilizzati esclusivamente per il rifinanziamento di accordi di prestito esistenti tra le parti contraenti ([84]).

Il tasso di interesse per le quote erogate è pari a ([85]): i) tasso swap EUR a cinque anni (2,275 % a metà novembre 2024) ([86]); ii) più lo spread determinato in base alle condizioni di mercato per il rifinanziamento del mutuante (a settembre 2024 lo spread era pari al [...] % per anno per i prelievi in EUR) e l'affidabilità creditizia determinata del mutuatario (attualmente il mutuante valuta il mutuatario «[...]»). I rating sono generalmente rivisti e adeguati annualmente; e iii) più un margine del [...] % all'anno per riflettere la subordinazione dei prestiti. Tale margine è stato ricavato confrontando la valutazione di mercato delle obbligazioni subordinate del gruppo DB dovute nel 2029 con il confronto delle scadenze delle obbligazioni senior in contanti del gruppo DB. Di conseguenza, il tasso di interesse applicabile ammonta attualmente al [...] % su base annua.

Inoltre i prestiti possono essere utilizzati da DB Cargo solo se l'esecuzione del piano di ristrutturazione è rispettata al momento della richiesta. Ciò significa, in particolare, che DB Cargo raggiunge i seguenti indici finanziari ([87]):

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

In forza di tali contratti di prestito, il mutuante (DB AG) ha il diritto, in qualsiasi momento, di convertire una o più tranche in essere o gli importi delle tranche in essere in capitale proprio mediante l'assegnazione della riserva di capitale di DB Cargo, a condizione che quest'ultima abbia generato un avanzo annuo positivo per almeno due anni civili consecutivi, fino al doppio dell'avanzo annuo cumulato a partire dal 1º gennaio 2025, da cui devono essere dedotti gli importi già convertiti in capitale proprio ([88]).

Infine, il mutuatario non ha il diritto di fornire crediti o altri servizi finanziari a terzi (a eccezione del mutuante e della Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

f) linea di credito di 325 milioni di EUR già messa a disposizione e sottoscritta da DB AG disponibile dal 1º agosto 2024 al 31 dicembre 2026 incluso ([90]). Il tasso di interesse applicabile al singolo prelievo è calcolato sulla base del tasso di prestito interbancario (ad esempio Euribor 6 mesi del 2,743 % a metà novembre 2024, su base annua) ([91]) applicabile al periodo di interesse concordato al momento della domanda di prestito (dati di mercato Reuters), maggiorato di un margine determinato in base alle condizioni di mercato (attualmente pari al [...] % annuo per i prelievi in EUR) per il rifinanziamento del mutuante e l'affidabilità creditizia determinata del mutuatario. Attualmente il mutuante valuta il mutuatario «[...]». I rating sono generalmente rivisti e adeguati su base annuale. Di conseguenza, il tasso di interesse applicabile, ad esempio per un periodo di sei mesi, ammonta attualmente al [...] % su base annua.

([84]) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([85]) Ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([86]) Calcolato sulla base di fonti accessibili al pubblico, come www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([88]) Ai sensi dell'articolo 7, lettera a), dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([89]) Ai sensi dell'articolo 12 dell'«accordo di prestito mezzanino nell'ambito di un quadro di finanziamento di [842] 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([90]) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito di importo pari a 325 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([91]) Disponibile al pubblico da fonti quali www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Ai sensi di tale accordo di prestito, DB Cargo non ha il diritto di fornire crediti o altri servizi finanziari a terzi (a eccezione del mutuante e della Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Inoltre DB Cargo si impegna a ottenere l'approvazione preventiva dei comitati di credito di DB AG per le seguenti decisioni di politica commerciale ([93]):

a) a condizione che DB Cargo abbia utilizzato la linea di credito pari o inferiore a 250 milioni di EUR nel momento considerato: i) progetti di investimento e disinvestimento, che non rientrano nell'attuale pianificazione aziendale a medio termine, per un totale di oltre 10 milioni di EUR per progetto; e ii) assunzione di altri impegni futuri, che non rientrano nell'attuale pianificazione aziendale a medio termine, per un totale di oltre 10 milioni di EUR per progetto;

b) a condizione che DB Cargo abbia utilizzato la linea di credito di oltre 250 milioni di EUR nel momento considerato: i) progetti di investimento e disinvestimento per un volume totale di oltre 5 milioni di EUR per progetto; e ii) assunzione di altri impegni futuri superiori a 5 milioni di EUR per progetto;

c) nel caso di progetti di vendita e retrolocazione, DB Cargo si impegna a far verificare al prestatore le condizioni di mercato.

Infine, la messa a disposizione della linea di credito è subordinata all'impegno di DB Cargo a garantire il rispetto dei seguenti indici finanziari e, ove necessario, ad adottare misure correttive per evitare il superamento dell'indice. In caso di superamento dell'indice, il creditore ha il diritto di risolvere il contratto di credito ([94]).

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

b) linea di credito temporanea di 434 milioni di EUR già messa a disposizione e sottoscritta da DB AG disponibile dal 1º agosto 2024 al 31 marzo 2025 incluso ([95]) a condizioni di mercato. Il tasso di interesse applicabile è calcolato sulla base del tasso di interesse interbancario applicabile per il periodo di interesse concordato (ad esempio Euribor 6 mesi del 2,743 % a metà novembre 2024, su base annua) ([96]) al momento della domanda di prestito (sulla base dei dati di mercato in tempo reale forniti da Reuters), maggiorato di un margine determinato in base alle condizioni di mercato (attualmente pari al [...] % annuo per i prelievi in EUR) per il rifinanziamento del mutuante e l'affidabilità creditizia determinata del mutuatario ([97]). Il mutuatario è attualmente valutato «[...]». I rating sono generalmente rivisti e adeguati su base annuale. Di conseguenza, il tasso di interesse applicabile, ad esempio per un periodo di sei mesi, ammonta attualmente al [...] % su base annua al momento della decisione della Commissione.

([92]) Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito di importo pari a 325 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([93]) Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito di importo pari a 325 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([94]) Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito di importo pari a 325 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([95]) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito ponte ("finanziamento ponte") per un importo di 434 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).
([96]) Disponibile al pubblico da fonti quali www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito ponte ("finanziamento ponte") per un importo di 434 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).

Fino al rimborso integrale di tutti gli importi di credito in essere nell'ambito di tali linee di credito, DB Cargo si impegna a non fornire alcuna garanzia ad altri creditori, in particolare sotto forma di gravami in relazione alle proprie attività presenti o future, a meno che il mutuante non abbia previamente acconsentito per iscritto alla concessione di tali garanzie ([98]).

c) [460-560] milioni di EUR di disinvestimenti da eseguire fino al 2026 (come descritto al considerando 305, lettera a), e al considerando 318), che consistono:

   a) nella vendita prevista di beni (locomotive) dovuta a un aumento della quota di subappalti nel segmento del trasporto a treno blocco per circa [...] milioni di EUR nel periodo 2025-2026;

   b) nella vendita prevista di locomotive in eccedenza nel segmento del trasporto combinato per circa [...] milioni di EUR nel periodo 2025-2026;

   c) nella vendita prevista di locomotive in eccedenza nel corridoio franco-tedesco per circa [...] milioni di EUR nel periodo 2025-2026;

   d) nella cessione di partecipazioni di controllate selezionate ([...]) per circa [...] milioni di EUR nel 2025; e

   e) nella vendita prevista di una quota sostanziale di DB Cargo [...] nel periodo 2025-2026;

   f) factoring di [...] [100-140] milioni di EUR di crediti detenuti da DB Cargo, che presentano un profilo di credito vantaggioso e, di conseguenza, minori costi di finanziamento;

   g) acquisizione da parte di DB JobService GmbH di indennità salariali e di licenziamento per i dipendenti di DB Cargo per un totale di [100-140] milioni di EUR, attivate dal piano di ristrutturazione, in applicazione dei contratti collettivi di lavoro e delle normative del gruppo DB AG ivi applicate. DB JobService GmbH opera in qualità di agenzia per l'impiego e il collocamento del gruppo, che DB AG ha interesse a centralizzare in un mercato del lavoro «interno», per via delle sinergie e dei risparmi sui costi in termini di corrispondenza delle competenze o entità delle indennità di licenziamento rispetto all'esternalizzazione dell'agenzia a fornitori terzi.

(258) Il contributo proprio del beneficiario ai costi di ristrutturazione derivante dalle varie fonti di finanziamento presentate dalle autorità tedesche, come sintetizzato nella tabella 19, ammonterebbe complessivamente a 2 291 milioni di EUR, pari al 54 % dei costi di ristrutturazione di 4 205 milioni di EUR, come risulta dalla stima.

Tabella 19

Sintesi dei costi di ristrutturazione e delle relative fonti di finanziamento

(in milioni di EUR)

COSTI DI RISTRUTTURAZIONE	MILIONI DI EUR	FONTI DI FINANZIAMENTO	MILIONI DI EUR
Perdite operative effettive (2022-2023)	1 442	**Contributo proprio**, di cui	**2 291**
Perdite operative previste (2024)	472	Prestiti subordinati convertibili DB AG	842
Perdite operative previste (2025)	[...]	Linea di credito DB AG	325
Spese relative al personale (JobService GmbH)	[...]	Linea di credito temporanea DB AG	434
Altri costi del trasferimento dell'attività alle controllate di DB Cargo	[...]	Cessioni	4 […]
Rifinanziamento di prestiti in scadenza, CAPEX, OPEX, capitale circolante	2 020	Factoring dei crediti	[...]
		Contributo di JobService GmbH	[...]
Costi di ristrutturazione complessivi	**4 205**		
		Aiuto alla ristrutturazione, di cui	**1 914**
		Copertura effettiva dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (2022-2023)	1 442
		Copertura prevista dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (2024)	472

([98]) Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del «Contratto quadro relativo a una linea di credito ponte ("finanziamento ponte") per un importo di 434 000 000,00 EUR» (traduzione italiana).

4.1.4.2.3. Proiezioni finanziarie nello scenario di base e in uno scenario pessimistico

(259) La Germania spiega che i motivi per cui DB Cargo attua ora un piano di ristrutturazione globale sono tutti relativi alla riacquisizione della redditività dell'impresa. DB Cargo ha elaborato il piano di ristrutturazione in stretta collaborazione con consulenti esterni. La Germania afferma che il piano di ristrutturazione è già in fase di attuazione e che sono state avviate le consultazioni, richieste per legge, con i rappresentanti dei lavoratori di DB Cargo per quanto riguarda le misure relative al personale.

(260) La Germania spiega che le ipotesi di costo tra il 2025 e il 2029 si basano sulle proiezioni del gruppo DB, fatta eccezione per l'andamento dei costi di locomotive e carri merci, che sono soggetti alle aspettative generali di andamento dell'inflazione. Tra il 2025 e il 2029 l'andamento dei costi previsto è il seguente:

Tabella 20

Ipotesi di costo 2025-2029

Categorie di costo (Andamento rispetto all'anno precedente)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025-2029
Energia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tratta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Impianti di rete di DB	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Acquisto di servizi internazionale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Acquisto di servizi nazionale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scambio di servizi internazionale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scambio di servizi nazionale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personale operativo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese generali di personale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altre spese	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 57.

(261) La Germania sostiene che le ipotesi dello scenario di base del piano di ristrutturazione riguardano tutti i segmenti di attività di DB Cargo (trasporto a carro singolo, a treno blocco e combinato) e si basano su quattro pilastri principali.

(262) In primo luogo, si propone un cambiamento radicale del sistema di produzione, eliminando le interconnessioni tra i segmenti di attività e rafforzando gli incentivi alla gestione per le linee di attività separate. Tale cambiamento ridurrà la complessità delle operazioni e aumenterà quindi la solidità e la qualità della produzione di DB Cargo in tutti i segmenti. La modifica del sistema produttivo consentirà anche la riduzione delle spese generali.

(263) In secondo luogo, dando priorità alla redditività rispetto alla crescita, DB Cargo si concentra sui segmenti e sui clienti per cui detiene (o per cui otterrà, dopo l'attuazione del piano di ristrutturazione) una posizione di mercato competitiva, ossia dove può produrre ai costi più bassi o offrire un portafoglio di prodotti unico.

(264) In terzo luogo, DB Cargo è aperta all'opportunità (e la esplora attivamente) di rendere più flessibile l'attività e di collaborare con partner terzi al fine di attuare accordi di subappalto o di creare joint venture in mercati con future opportunità di crescita, se e quando tale opportunità si concretizzerà in futuro.

(265) Infine, il piano di ristrutturazione comporta un cambiamento sostanziale delle modalità di organizzazione del trasporto a carro singolo. La Germania sostiene che, unitamente a un regime di finanziamento pubblico per il trasporto a carro singolo, la misura dovrebbe consentire di ripristinare la redditività di questo segmento strutturalmente svantaggiato.

(266) A seguito del piano di ristrutturazione, la Germania afferma che, nello scenario di base, DB Cargo dovrebbe raggiungere la redditività nel 2026 e mantenerla su base duratura (con un EBIT obiettivo positivo di 251 milioni di EUR nel 2028 e di 268 milioni di EUR nel 2030). Ciò implica un margine EBIT del 6,3 % nel 2028 e anche nel 2030, che secondo la Germania sarebbe in linea con gli attuali parametri di riferimento dell'industria.

(267) Lo scenario di base tiene conto del fatto che, mentre la posizione di mercato complessiva di DB Cargo nel settore del trasporto ferroviario di merci tedesco vedrà, come negli anni precedenti, con ogni probabilità un ulteriore calo, DB Cargo prevede una produzione assoluta relativamente stabile nei prossimi anni, per quanto riguarda il segmento del trasporto a carro singolo e a treno blocco (rispetto al calo previsto per il segmento del trasporto combinato), che contribuirà quindi alla competitività del trasporto ferroviario di merci e, di conseguenza, a una maggiore quota modale del trasporto ferroviario.

(268) La Germania sostiene inoltre che il piano di ristrutturazione presuppone contributi significativi da parte della forza lavoro di DB Cargo per quanto riguarda una maggiore flessibilità e l'attuazione di nuovi modelli di turnazione facoltativi (ma remunerati) con tempi di operatività più lunghi per i macchinisti. Il 2 ottobre 2024 il comitato di riconciliazione di DB Cargo ha concordato una riduzione della forza lavoro di 4 582 dipendenti a tempo pieno entro la fine di dicembre 2026 (circa il 25 % della forza lavoro rispetto a dicembre 2023), che sarà portata a 4 943 dipendenti a tempo pieno (circa il 27 % della forza lavoro) entro la fine di dicembre 2029.

(269) Dato l'attuale contesto economico, caratterizzato dalla mancanza di lavoratori qualificati, dalla crescente domanda di modi di trasporto sostenibili da parte del settore privato e dal sostegno finanziario al segmento del trasporto a carro singolo, la Germania ritiene che il piano di ristrutturazione beneficerà di condizioni esterne positive e che il ripristino della redditività sarà conseguito entro il periodo di ristrutturazione.

(270) Sulla base delle considerazioni di cui sopra, la Germania sostiene che lo scenario di base del piano di ristrutturazione di DB Cargo consentirà alla società di ripristinare la redditività entro la fine del periodo di ristrutturazione (31 dicembre 2026), quando si prevede che presenterà un reddito netto positivo di 95 milioni di EUR.

(271) La Germania spiega che tale risultato finanziario dovrebbe essere conseguito grazie alla generazione di un EBIT positivo già entro il 2026 (con 188 milioni di EUR) derivante da una crescita moderata delle entrate ([...]) rispetto alla base dei costi, che dovrebbe rimanere sostanzialmente stabile durante il periodo di ristrutturazione ([...]), unitamente a una ristrutturazione sostanziale della forza lavoro ([...]) e a un aumento della produttività grazie a una maggiore flessibilità dell'attività (costi dei materiali e altri costi operativi [...]).

(272) La Germania sostiene che la crescita moderata delle entrate nello scenario di base deriva essenzialmente dalle diverse misure del piano di ristrutturazione descritte nella sezione 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) e in particolare quelle che seguono:

a) segmento del trasporto a carro singolo: i miglioramenti della qualità dei prodotti che ne deriveranno consentiranno adeguamenti dei prezzi di base e la sovvenzione federale prevista per il segmento del trasporto a carro singolo dovrebbe contribuire a far sì che il segmento sia positivo sotto il profilo operativo nel 2026 e recuperi una redditività ragionevole sul livello del reddito netto a partire dal 2027. L'andamento dei prezzi

riflette una trasmissione dell'aumento del costo dei fattori. Di conseguenza, tra il 2025 e il 2030 il segmento del trasporto a carro singolo dovrebbe registrare un moderato aumento dei volumi, con un tasso di crescita annuo composto («CAGR») del [...] %, mentre i prezzi dovrebbero aumentare in modo costante a un CAGR del [...] %. La Germania sottolinea tuttavia che, senza il sostegno federale al segmento del trasporto a carro singolo e nonostante le misure del piano di ristrutturazione applicabili, questo segmento continuerebbe a registrare perdite;

a) segmento del trasporto a treno blocco: sulla base degli incrementi di produttività e di qualità, DB Cargo prevede di essere in grado di aumentare moderatamente i prezzi a un tasso di crescita annuo composto previsto ([99]) del [...] % circa sul mercato. Inoltre si prevede un ulteriore potenziale in termini di entrate derivante dagli impatti della mutata situazione politica globale sulla struttura del trasporto merci (ad esempio, il fatto di favorire i settori dell'energia e della difesa). Di conseguenza, tra il 2025 e il 2030 il segmento del trasporto a treno blocco dovrebbe registrare un aumento dei volumi marginale, con un CAGR del [...] %, mentre i prezzi dovrebbero aumentare in modo costante a un CAGR del [...] %. L'andamento dei prezzi riflette una trasmissione dell'aumento del costo dei fattori;

b) segmento del trasporto combinato: sono esaminate opzioni di partenariato in segmenti di mercato con future opportunità di crescita, vale a dire nel segmento del trasporto combinato marittimo. Tra il 2025 e il 2030 il segmento del trasporto combinato marittimo dovrebbe registrare un moderato aumento dei volumi, con un CAGR del [...] %, mentre i prezzi dovrebbero aumentare in modo costante a un CAGR del [...] %. L'andamento dei prezzi riflette una trasmissione dell'aumento del costo dei fattori.

(273) D'altro canto, la Germania spiega che la riduzione dei costi nello scenario di base deriva principalmente dalle diverse misure del piano di ristrutturazione descritte nella sezione 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) sopra e in particolare quelle che seguono:

a) segmento del trasporto a carro singolo: il cambiamento radicale del sistema di produzione (isolamento) e una profonda revisione e riprogettazione della rete per il trasporto a carro singolo di DB Cargo attraverso, tra l'altro, l'aumento delle frequenze di viaggio sui lunghi percorsi, una revisione dei servizi di feeder e distribuzione e una standardizzazione dell'offerta commerciale;

b) segmento del trasporto a treno blocco: la trasformazione in un fornitore di logistica intelligente attraverso i) l'ottimizzazione del portafoglio clienti verso soluzioni di trasporto ferroviario complesse e innovative e l'attuazione di servizi di navetta dedicati per clienti importanti; e ii) l'aumento della solidità e della qualità della produzione, tra l'altro separando la produzione per il segmento del trasporto a treni blocco da quella per il trasporto a carro singolo e l'aumento della produttività attraverso contratti di lavoro più flessibili con tempi di lavoro più lunghi per i macchinisti (su base volontaria) e il ricorso a fornitori di servizi esterni;

c) segmento del trasporto combinato: l'isolamento della produzione e la creazione di società autonome con risorse dedicate, che secondo DB Cargo dovrebbero rafforzare gli incentivi alla gestione (basati sulla proprietà dell'intero processo) e, di conseguenza, l'efficienza. Le misure principali consistono nell'ottimizzazione del portafoglio mediante la graduale eliminazione dei trasporti non redditizi (ad esempio, la riduzione del [...] % circa del volume delle vendite ai trasportatori), la modifica della rete offerta per il trasporto combinato continentale e l'attuazione di un modello di produzione riveduto che elimina gradualmente l'attuale modello di manovra di tutti i carri marittimi in un unico terminal nodale a Maschen (vicino al porto di Amburgo). Inoltre i processi saranno razionalizzati in funzione delle esigenze aziendali specifiche. Inoltre il 2 ottobre 2024 il comitato di riconciliazione ha raggiunto un accordo per modificare le norme vigenti in materia di lavoro di DB Cargo per quanto riguarda il trasporto combinato marittimo. La Germania spiega che ciò comporta una sostanziale semplificazione del modello aziendale di DB Cargo per il trasporto combinato, che determinerà un aumento della produttività pari a quello previsto dalla proposta precedentemente avanzata di ridurre la fornitura di servizi di trazione da parte di DB Cargo e di trasferirla a società controllate con contratti di lavoro più flessibili e quindi una maggiore produttività dei macchinisti (ad esempio, per quanto riguarda il riposo fuori sede, la compensazione speciale per il tempo di viaggio). La Germania spiega inoltre che DB Cargo, avendo raggiunto tale accordo a ottobre 2024, sarà grado di ridurre il numero di macchinisti, le spese

([99]) Per CAGR si intende il tasso di crescita annuo composto.

generali legate alla produzione e il personale della torre di controllo grazie alla nuova normativa in materia di lavoro che consente di aumentare la produttività. Pertanto DB Cargo non dovrà trasferire la fornitura di servizi di trazione a società controllate. Le misure hanno portato a una riduzione di circa 330 macchinisti equivalenti a tempo pieno, di circa 130 equivalenti a tempo pieno operativi nella pianificazione della produzione e nella direzione, nonché di circa 155 equivalenti a tempo pieno nella torre di controllo rispetto al numero effettivo di detti posti a luglio 2023. Su tale base, la Germania ritiene che DB Cargo possa realizzare notevoli risparmi sui costi anche in tale segmento.

(274) La Germania aggiunge inoltre che il piano di ristrutturazione comprende misure riguardanti le spese generali amministrative e di produzione. Da un lato, la Germania prevede che il principio del profitto prima della crescita e l'ottimizzazione del portafoglio consentiranno una riduzione delle spese generali, ad esempio in termini di personale e di tutti i costi a esso connessi, come i costi di locazione degli spazi per gli uffici. D'altro canto, la Germania spiega che il piano di ristrutturazione attuerà diverse misure di efficienza, tra cui un'ampia standardizzazione delle strutture informatiche, la riduzione delle strutture organizzative doppie e la revisione delle procedure di pianificazione, smistamento e relative alla torre di controllo, e che tali misure dovrebbero contribuire a ridurre i costi e fornire la capacità di offrire servizi redditizi a un prezzo competitivo. Tali misure totalizzeranno una riduzione di oltre 400 equivalenti a tempo pieno rispetto al numero effettivo di tali posizioni a luglio 2023 (in aggiunta alle misure per il trasporto combinato, già descritte in precedenza).

(275) La Germania sottolinea inoltre che il piano di ristrutturazione di DB Cargo differisce dagli sforzi compiuti in passato per aumentare l'efficienza e la redditività della società. In particolare, la Germania spiega che esso va oltre le misure più graduali volte a migliorare l'efficienza operativa modificando radicalmente i processi di produzione di DB Cargo, nonché la sua struttura organizzativa e la sua strategia aziendale.

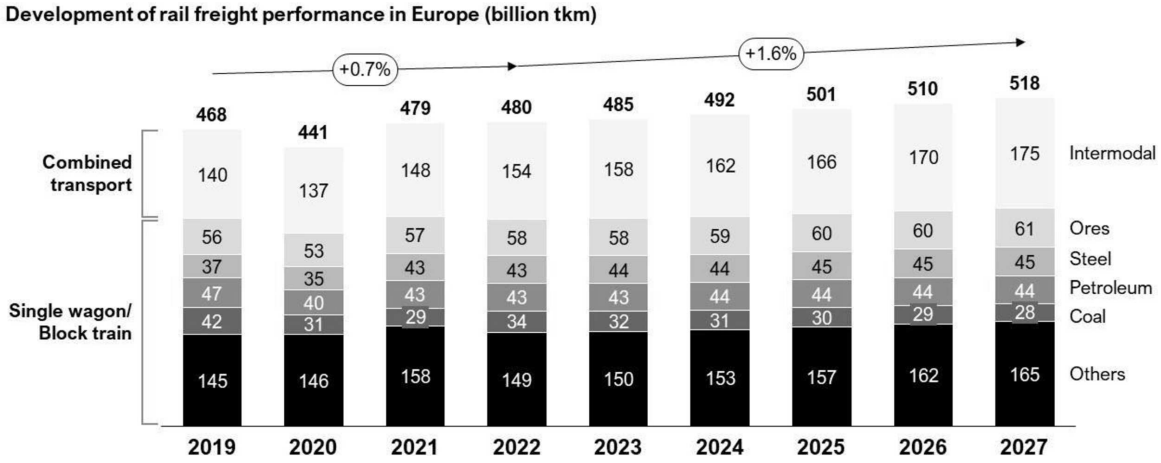
(276) La Germania aggiunge che le condizioni esterne per un'attuazione efficace del piano di ristrutturazione sarebbero più favorevoli rispetto al passato, per i seguenti motivi:

a) oltre a una crescita di fondo delle industrie chiave, il sostegno politico (come i sistemi di scambio di quote di emissione) e gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie dovrebbero stimolare la crescita del mercato del trasporto ferroviario di merci. In effetti, sebbene la quota modale del trasporto ferroviario di merci sia rimasta stagnante in passato, la Germania sostiene che ora vi è un forte impegno da parte sia del governo tedesco che della Commissione europea ad aumentare tale quota e che la maggiore priorità attribuita alla decarbonizzazione del settore dei trasporti nel contesto delle politiche di protezione del clima si tradurrà in maggiori investimenti infrastrutturali nel trasporto ferroviario di merci e un sostegno finanziario diretto per compensare gli svantaggi strutturali esistenti delle reti del trasporto a carro singolo rispetto al trasporto mediante autocarri;

b) inoltre la Germania ritiene che, di pari passo con il settore pubblico, la domanda di modi di trasporto a zero emissioni di carbonio da parte del settore privato sia in aumento e che ciò dovrebbe portare a una maggiore disponibilità a pagare per le soluzioni di trasporto ferroviario di merci da parte dei clienti attuali e futuri; la Germania prevede che ciò, a sua volta, contribuirà a rafforzare il trasporto ferroviario nella concorrenza intermodale con il trasporto su strada;

c) infine la Germania sostiene che la demografia all'interno di DB Cargo stia cambiando rapidamente e che è dunque opportuno sostenere l'attuazione del piano di ristrutturazione, in quanto i dipendenti assunti dalla società nel contesto dei grandi programmi di assunzione nel corso degli anni '80 iniziano ora ad andare in pensione, determinando tassi di abbandono dovuto al pensionamento superiori al 3,5 % all'anno, un processo che durerà fino alla fine degli anni 2020. La Germania sostiene che tale processo favorisca il piano di ristrutturazione di DB Cargo, in quanto gli esuberi non comporteranno una grande necessità di licenziamenti.

(277) In conseguenza di quanto precede, sebbene circostanze esterne come i conflitti commerciali e la pandemia di COVID-19 abbiano portato a una riduzione dell'attività economica e, di conseguenza, a una lieve diminuzione della domanda di trasporto ferroviario di merci nel recente passato (sviluppo analogo a quello di altri segmenti del trasporto merci), nei prossimi anni il mercato del trasporto ferroviario di merci dovrebbe tornare a una fase di crescita, con un CAGR dell'1,6 % tra il 2022 e il 2027.



Fonte: osservazioni della Germania del 31 ottobre 2023, p.2024, 58, dati della società di consulenza SCI/Verkehr.

(278) Considerando individualmente ciascun segmento di attività, la Germania presenta le seguenti considerazioni in merito alla crescita dei volumi:

a) carro singolo/treno blocco: la Germania spiega che un'ampia varietà di beni è trasportata in carri singoli o treni blocco. Alcuni dei tipi di beni più rilevanti sono i minerali, l'acciaio, il petrolio, il carbone, i prodotti chimici, quelli del settore automobilistico, i rifiuti e i beni di consumo. Analogamente al trasporto combinato, negli ultimi anni i segmenti del trasporto a treni blocco e a carro singolo sono stati colpiti da perturbazioni macroeconomiche che hanno portato a un calo del 7 % nel 2020, seguito da una rapida ripresa nell'anno successivo (2021: 8,6 %);

b) per gli anni dal 2022 al 2027, si prevede una crescita complessiva moderata del volume del trasporto ferroviario di merci, con un CAGR dello 0,8 % annuo. La Germania sostiene che tale crescita è trainata dallo sviluppo delle industrie che vi sono alla base. Date le nuove tendenze del settore economico verso la produzione di prodotti semilavorati o verso fonti energetiche rinnovabili, la domanda di alcune materie prime (in particolare i minerali e il carbone) in Europa non cresce. Di conseguenza, la domanda di treni blocco e di trasporti a carro singolo in questi settori dovrebbe rimanere stabile o diminuire. Altri tipi di prodotti (ad esempio acciaio, prodotti chimici, prodotti dell'industria automobilistica, beni di consumo) dovrebbero generare una domanda aggiuntiva di treni blocco e trasporto a carro singolo. Ad esempio, si prevede una forte crescita nell'industria automobilistica (CAGR dell'8,6 % tra il 2022 e il 2027), in quanto essa si riprenderà dalle difficoltà affrontate in passato, ad esempio le perturbazioni della catena di approvvigionamento. Allo stesso tempo, si sviluppano nuovi mercati che dovrebbero offrire un ulteriore potenziale di crescita per il trasporto ferroviario di merci. La Germania spiega che tra gli esempi di tali opportunità commerciali figurano soluzioni di condotte ferroviarie per l'idrogeno verde che necessitano di collegamenti ferroviari per colmare le carenze nelle reti di condotte esistenti, concetti logistici per la produzione di batterie per auto e la decarbonizzazione dell'industria siderurgica in Europa, che porteranno a nuove soluzioni di economia circolare in cui i rottami metallici svolgeranno un ruolo molto più importante nella produzione di acciaio negli anni a venire. I volumi di trasporto richiesti possono portare a una ripresa del trasporto ferroviario di merci a seguito di tali sviluppi;

c) trasporto combinato: la Germania afferma che il trasporto combinato rappresenta un terzo del mercato europeo del trasporto ferroviario di merci e che tale segmento stimola inoltre la crescita con tassi che storicamente sono stati superiori alla media, mostrando una forte ripresa dopo la pandemia di COVID-19 a un tasso dell'8,6 % nel 2021 e del 3,2 % nel 2022, determinando un CAGR del 4,2 % annuo tra il 2017 e il 2022. Per gli anni a venire, la Germania spiega che la crescita dovrebbe rimanere elevata, attestandosi a un CAGR del 2,6 % (2022-2027), determinato principalmente dalla crescita del PIL. La Germania sostiene inoltre che il trasporto combinato trarrà vantaggio dall'aumento dei volumi, in particolare di prodotti finiti, dall'aumento del traffico marittimo nei principali porti europei, dall'aumento della containerizzazione e dalle nuove tecnologie di movimentazione per i semirimorchi. Allo stesso tempo, il trasporto combinato diventa più accessibile grazie agli investimenti infrastrutturali (in particolare i terminal) che consentono di aumentare la capacità in linea con la crescita della domanda.

(279) Tenuto conto delle suddette aspettative di crescita del mercato, la Germania sostiene che le ipotesi di crescita dei volumi di DB Cargo siano prudenti e che, sul breve e medio periodo, DB Cargo non si affidi alla crescita del segmento del trasporto a carro singolo guidata dal mercato. La Germania ritiene che, nei segmenti del trasporto ferroviario a treno blocco e del trasporto combinato, la pianificazione di DB Cargo sia al di sotto del tasso di crescita del mercato.

(280) La Germania sostiene infine che le considerazioni sul piano di ristrutturazione di cui sopra debbano essere valutate alla luce non solo di una forte concorrenza intermodale con il trasporto su strada, ma anche di un mercato del trasporto ferroviario di merci altamente competitivo dal punto di vista intramodale. In tale contesto, la Germania spiega che gli operatori diversi da DB Cargo detengono una quota combinata del 57 % del volume del trasporto ferroviario di merci in Germania (in tonnellate/km nel 2022), una quota significativa rispetto ad altri Stati membri in Europa. A tale riguardo la Germania indica che, pur trattandosi dell'ex operatore storico, la quota di DB Cargo del volume del trasporto ferroviario di merci in Germania è la seconda quota più bassa detenuta da un operatore storico nel rispettivo paese di tutti gli Stati membri in cui opera DB Cargo. La Germania indica inoltre che, ad esempio, LINEAS detiene una quota del 57 % in Belgio, Groupe SNCF una quota del 67 % in Francia e CD Cargo una quota del 65 % in Cechia. Allo stesso tempo, la quota di DB Cargo del volume del trasporto ferroviario di merci tedesco è diminuita di 11 punti percentuali dal 2016.

4.1.4.2.3.1. Strumenti finanziari dello scenario di base

(281) Sulla base delle ipotesi di cui sopra utilizzate per le proiezioni finanziarie del piano di ristrutturazione di DB Cargo, la Germania spiega che lo scenario di base del piano di ristrutturazione tiene conto di una serie di sviluppi verificatisi nel 2023 e all'inizio del 2024, quali gli scioperi dei macchinisti (tra gennaio e aprile 2024), la riduzione dei bilanci federali per i regimi di sostegno, l'andamento negativo dei volumi (senza sciopero e compresa la perdita di volumi di trasporto dovuta al ripercuotersi dei prezzi) a causa del rallentamento economico, dell'inflazione e degli aumenti salariali del personale, l'aumento della concorrenza sui prezzi e il ritardo in alcune delle misure del piano di ristrutturazione di DB Cargo. La Germania afferma che, in tale contesto, lo scenario di base comprende anche contromisure (considerando 242) volte ad affrontare gli effetti negativi di tali sviluppi in modo da consentire a DB Cargo di ripristinare la redditività entro il periodo di ristrutturazione.

(282) La tabella 21 mostra l'effetto quantificato dello scenario di base sotto forma di conto economico previsionale di DB Cargo durante il periodo di ristrutturazione (dal 1º gennaio 2022 al 31 dicembre 2026).

Tabella 21

Conto economico di DB Cargo, scenario di base

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Entrate	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri ricavi operativi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prestazioni totali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costo dei materiali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese di personale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altre spese operative	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Servizi interaziendali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ammortamento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Interessi netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Redditi da investimenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri proventi finanziari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate straordinarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Imposte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EAT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trasferimento di profitti e perdite	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reddito netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 16.

(283) Come si evince dalla tabella 21, la Germania prevede che DB Cargo continui a registrare una perdita di 348 milioni di EUR nel 2024 a livello di EBIT, mentre, a partire dal 2026, lo scenario di base del piano di ristrutturazione di DB Cargo indica cifre EBIT positive, a partire da [...] milioni di EUR entro la fine del periodo di ristrutturazione (fine del 2026) grazie, in generale, a nuovi concetti di produzione che consentono incrementi di produttività e riduzioni dei costi del personale in risposta alle perdite di volume.

(284) Sebbene si prevedano valori ancora negativi fino al 2025 (con [...] EUR), anche il reddito netto dovrebbe diventare positivo entro la fine del periodo di ristrutturazione (con [...] EUR), registrando un successivo aumento costante.

(285) Per quanto riguarda le metriche di bilancio previste di DB Cargo, come si evince dalla tabella 22, la Germania si aspetta che DB Cargo mantenga una posizione in termini di capitale proprio positiva per tutto il periodo di ristrutturazione (dal 1º gennaio 2022 al 31 dicembre 2026) e oltre.

Tabella 22

Bilancio di DB Cargo, scenario di base

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Totale attività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività non correnti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Immobili, impianti e macchinari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività immateriali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività finanziarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività correnti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inventari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Crediti commerciali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri crediti e attività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Crediti finanziari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitale proprio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accantonamento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività finanziarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Debiti verso fornitori	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altre passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 17.

(286) Sulla base dei rendiconti finanziari previsti di DB Cargo, la Germania indica che i principali indici dei risultati finanziari di DB Cargo dovrebbero evolvere nel corso del periodo di ristrutturazione, come sintetizzato nella tabella 23:

Tabella 23

Scenario di base del piano di ristrutturazione di DB Cargo

Indici dei risultati finanziari nel periodo di ristrutturazione e oltre

(in milioni di EUR)

ICP	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Capitale investito	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posizione in termini di capitale proprio (a fine esercizio)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività debitorie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Situazione di tesoreria (a fine esercizio)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (esclusi i trasferimenti di profitti e perdite) (1)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) (2)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(1) 1RoE (rendimento del capitale proprio) = utili al netto delle imposte (EAT)/capitale proprio
(2) 2RoCE (rendimento del capitale investito) = EBIT/capitale investito
Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 19.

(287) Come si evince dalla tabella 23 sopra, la Germania sostiene che lo scenario di base del piano di ristrutturazione di DB Cargo comporterà un miglioramento degli indici dei risultati finanziari di DB Cargo per tutta la durata del periodo di ristrutturazione e che il ROCE di DB Cargo dovrebbe superare il suo WACC ([100]) entro la fine di detto periodo.

(288) La tabella 24 di seguito mostra i dati più recenti (ossia relativi al 2021 e al 2023) sulla redditività di alcuni dei concorrenti di DB Cargo nell'Unione europea. Il confronto comprende tre diversi gruppi che possono essere distinti per quanto riguarda la copertura del mercato dei prodotti e che presentano ognuno un profilo di redditività diverso: i) integratori con e senza attività di trasporto a carro singolo; ii) fornitori di servizi di trazione; e iii) operatori di trasporto combinato integrato.

(289) Secondo i dati forniti dalla Germania, il margine EBIT nel gruppo di imprese simili, composto da una combinazione di operatori europei di trasporto ferroviario di merci, è stato in media del 2 % nel periodo 2021-2023 (con un valore mediano anch'esso del 2 %). Sulla base dei dati previsti per il 2025, il margine EBIT di DB Cargo del [...] % dovrebbe essere leggermente inferiore alla media dell'industria. DB Cargo prevede tuttavia di migliorare il proprio margine EBIT al [...] % entro la fine del periodo di trasformazione (fine dicembre 2026). Tale livello è positivo rispetto al sottogruppo di integratori privi di un'attività di trasporto a carro singolo, che ha ottenuto in media un margine EBIT del 5 %.

([100]) La Germania sostiene che il costo medio ponderato del capitale (WACC) di DB Cargo ammonta al [...] %. Il WACC è la somma della moltiplicazione del costo del debito e del costo del capitale proprio per le relative ponderazioni. Il costo del capitale proprio del 20 % è calcolato utilizzando un modello di valutazione degli attivi finanziari e comprende i) il tasso privo di rischio del 2,5 %; e ii) il premio di rischio specifico della società, derivato dal premio di rischio di mercato del [...] % moltiplicato per un fattore Beta ([...]). Si ipotizza che il costo del debito sia pari al 4,5 % sulla base di un rating del credito interno «[...]». La ponderazione si basa su un livello di debito previsto alla fine dell'esercizio 2024 di [...] milioni di EUR e su un livello di capitale proprio di [...] milioni di EUR, quindi un rapporto debito/capitale proprio del 370 %. Sulla base di tali ipotesi, la Germania sostiene che il WACC di DB Cargo dovrebbe essere pari a circa il [...] %.

Tabella 24

Indicatori chiave del gruppo di imprese simili 2021/2023

Nome	Paese	Segmento di attività	Entrate 2023 (In milioni di EUR) ([1])	Margine EBIT Ø 2021-2023
ČD Cargo	Cechia	Integratore (TB, TC)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austria	Integratore (CS, TB, TC)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovacchia	Integratore (CS, TB, TC)	304	2 %
PKP Cargo	Polonia	Integratore (CS, TB, TC)	1 263	2 %
TX Logistik	Germania	Integratore (TB, TC)	250 ([1])	4 %2)
LINEAS	Belgio	Integratore (CS, TB, TC)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Svezia	Integratore (CS, TB, TC)	426	3 %
Fret SNCF	Francia	Integratore (CS, TB, TC)	730	- 3 %
RheinCargo	Germania	SFO	175 ([1])	2 % ([2])
Lokomotion	Germania	SFO	112 ([1])	3 % ([2])
Hector Rail Germany	Germania	SFO	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) ([3])	Cechia	Operatore TC integrato	621	16 %
PCC Intermodal	Polonia	Operatore TC integrato	136	6 %
boxXpress	Germania	Operatore TC integrato	129	2 %
Loconi	Polonia	Operatore TC integrato	49 ([1])	5 % ([2])
Hupac	Svizzera	Operatore TC integrato	740	1 %
Naviland Cargo	Francia	Operatore TC integrato	167 ([1])	6 %
Media aritmetica			***508***	***2 %***
Mediana			***426***	***2 %***
Media aritmetica - Integratori senza CS			***432***	***5 %***

Nota: CS = carro singolo; TB = treno blocco; TC = trasporto combinato; SFO = società ferroviaria operativa
([1]) 1) Il dato più recente disponibile per il 2022.
([2]) 2) Media del margine EBIT relativo al periodo 2021-2022 in base a 1), cfr. sopra.
([3]) 3) Metrans fa parte del segmento intermodale di HHLA e rappresentava oltre il 95 % delle entrate di HHLA in questo segmento nel 2023.
Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 27.

4.1.4.2.3.2. Scenario finanziario pessimistico

(290) La Germania spiega che lo scenario pessimistico del piano di ristrutturazione di DB Cargo si basa sullo scenario di base adeguato per tenere conto di eventuali sviluppi negativi specifici.

(291) Tali possibili sviluppi negativi sono sintetizzati nella tabella 25.

Tabella 25

Rischi considerati nello scenario pessimistico di DB Cargo

	Rischi considerati nello scenario pessimistico 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1)	Rischio netto di riduzione dei bilanci federali per i regimi di sostegno al trasporto ferroviario di merci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2)	Riduzione del regime di finanziamento del trasporto a carro singolo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3)	Costi operativi più elevati dovuti al rinvio dell'attuazione del sistema TAF/STI di DB InfraGO	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4)	Aumento di volume inferiore a quello inizialmente previsto a causa delle ripercussioni sui clienti dell'aumento degli oneri relativi all'accesso alle linee e alle aree di manovra, nonché per via di una prolungata debolezza economica dell'industria siderurgica in Germania (effetto sull'EBIT dopo l'eliminazione dei soli costi variabili, in particolare l'accesso alle linee e i costi dell'energia)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δ Rischi totali concretizzati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 53.

(292) Come si evince dalla tabella 25, la Germania ritiene che lo scenario pessimistico debba riflettere rischi quali, tra l'altro, ulteriori riduzioni dei regimi federali di sostegno e un aumento di volume inferiore a quello ipotizzato nello scenario di base a causa della prolungata debolezza economica dell'industria siderurgica in Germania, oltre a quelli già considerati nello scenario di base.

(293) La Germania indica inoltre che sono state individuate contromisure che potrebbero essere attuate nel caso in cui lo scenario pessimistico si concretizzasse. Tali contromisure (principalmente ulteriori riduzioni dei costi e del personale e operazioni di vendita e retrolocazione di locomotive) dovrebbero attenuare i rischi aggiuntivi sopra elencati considerati nello scenario pessimistico, come indicato nella tabella seguente.

Tabella 26

Contromisure considerate nello scenario pessimistico di DB Cargo

	Contromisure considerate nello scenario pessimistico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Scenario di base EBIT 2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δ Rischi totali concretizzati	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1)	Contromisure operative	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Contromisure considerate nello scenario pessimistico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) vendita e retrolocazione di locomotive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scenario pessimistico EBIT 2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 55.

(294) Tali contromisure dovrebbero consentire a DB Cargo di diventare redditizia nel 2026 (con un EBIT previsto di [...] EUR) e oltre, nonostante i livelli di EBIT negativi di [...] EUR nel 2025, come confermato nel conto economico previsionale dello scenario pessimistico di DB Cargo riportato di seguito:

Tabella 27

Conto economico di DB Cargo, scenario pessimistico

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Entrate	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri ricavi operativi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prestazioni totali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costo dei materiali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese di personale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altre spese operative	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Servizi interaziendali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ammortamento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Interessi netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Redditi da investimenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Altri proventi finanziari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate straordinarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Imposte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EAT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trasferimento di profitti e perdite	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reddito netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 22 novembre 2024 (piano di ristrutturazione definitivo), pagina 49.

(295) Sebbene si prevedano valori ancora negativi fino al 2025 (con [...] EUR), secondo la Germania anche il reddito netto riportato nello scenario pessimistico di DB Cargo dovrebbe diventare positivo entro la fine del periodo di ristrutturazione (con [...] EUR), registrando un successivo aumento costante.

(296) Per quanto riguarda le metriche di bilancio previste secondo lo scenario pessimistico di DB Cargo, come si evince dalla tabella 28, la Germania si aspetta che DB Cargo mantenga una posizione in termini di capitale proprio positiva per tutto il periodo di ristrutturazione e oltre.

Tabella 28

Bilancio di DB Cargo, scenario pessimistico

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Totale attività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività non correnti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Immobili, impianti e macchinari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività immateriali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività finanziarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Attività correnti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inventari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(in milioni di EUR)

	Effettivo 2021	Effettivo 2022	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Crediti commerciali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri crediti e attività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Crediti finanziari	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capitale proprio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accantonamento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività finanziarie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Debiti verso fornitori	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Altre passività	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 31 ottobre 2024, pagine 49 e 50.

(297) Sulla base dei rendiconti finanziari previsti di DB Cargo di cui sopra, la Germania indica che i principali indici dei risultati finanziari di DB Cargo dovrebbero evolvere nel corso del periodo di ristrutturazione, come sintetizzato nella tabella che segue:

Tabella 29

Scenario pessimistico del piano di ristrutturazione di DB Cargo

Indici dei risultati finanziari nel periodo di ristrutturazione

ICP (in milioni di EUR)	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Capitale investito	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posizione in termini di capitale proprio (a fine esercizio)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passività debitorie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Situazione di tesoreria (a fine esercizio)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

ICP (in milioni di EUR)	Effettivo 2023	Previsto 2024	Pianificato 2025	Pianificato 2026	Pianificato 2027	Pianificato 2028	Pianificato 2029	Pianificato 2030
Margine EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (esclusi i trasferimenti di profitti e perdite) ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) ([2])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) 1RoE (rendimento del capitale proprio) = utili al netto delle imposte (EAT)/capitale proprio
([2]) 2RoCE (rendimento del capitale investito) = EBIT/capitale investito
Fonte: osservazioni presentate dalla Germania il 31 ottobre 2024, pagina 50.

(298) Come si evince dalla tabella 29 sopra, la Germania sostiene che lo scenario di base del piano di ristrutturazione di DB Cargo comporterà un miglioramento degli indici dei risultati finanziari di DB Cargo per tutta la durata del periodo di ristrutturazione e che il ROCE di DB Cargo dovrebbe superare il suo WACC entro la fine di detto periodo.

4.1.5. *Misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza e degli scambi*

(299) Successivamente a numerose discussioni con la Commissione, al fine di attenuare gli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi derivanti dall'aiuto alla ristrutturazione, la Germania ha proposto misure che sono state aggiunte al piano di trasformazione, che lo accompagnano, e che sarebbero in vigore fino al 31 dicembre 2026, come segue:

4.1.5.1. Impegni generali in materia di politica commerciale

(300) La Germania si impegna a garantire, nei limiti delle possibilità di cui dispone ai sensi del proprio diritto societario, che DB Cargo persegua una politica commerciale prudente, sana e sostenibile durante l'attuazione del piano di trasformazione, al fine di ripristinare e mantenere la redditività a lungo termine conformemente alle disposizioni del piano di trasformazione.

(301) La Germania si impegna inoltre a garantire che DB Cargo non promuova la concessione dell'aiuto in questione nel caso di specie né alcun vantaggio da esso derivante.

4.1.5.1.1. Divieto di acquisizione

(302) La Germania garantisce, nei limiti delle possibilità di cui all'articolo 65 del BHO, che DB Cargo non acquisisca azioni fino al termine del periodo di ristrutturazione. Ciò vale, mutatis mutandis, per l'acquisizione di società mediante trasferimento di attivi.

(303) I disinvestimenti interaziendali e la ristrutturazione non rientrano nel divieto di acquisizione.

(304) DB Cargo può acquisire azioni di una società in circostanze eccezionali, previa approvazione della Commissione, in particolare ove ciò sia necessario al fine di garantire la redditività a lungo termine di DB Cargo o per altri motivi imperativi quali gli interessi di sicurezza dello Stato, come nel caso degli acquisti relativi ai trasporti da parte della Bundeswehr. Ciò non pregiudica l'articolo 346 TFUE.

4.1.5.1.2. Vendita di azioni

(305) La Germania si impegna a garantire, nei limiti delle possibilità di cui all'articolo 65 del BHO, che DB Cargo venda le partecipazioni di seguito descritte a un acquirente indipendente [...]. I termini «vendita», «dismissione» e «cessione» comprendono il trasferimento non solo delle azioni della società, ma anche degli attivi della stessa.

a) Cessione di partecipazioni nelle seguenti aree di terminal:

   a) [...]

   b) [...]

   c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...];

b) dismissione di una partecipazione minoritaria sostanziale nel trasporto combinato marittimo [...] (compresa la cessione di [...] locomotive);

c) dismissione di partecipazioni in controllate nel settore logistico:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

(306) Le dismissioni sono effettuate su base non discriminatoria, conformemente ai principi economici e alle garanzie di vendita basate sul mercato («dichiarazioni e garanzie»).

(307) Le dismissioni avranno luogo quanto prima e al più tardi [...]. Una vendita si considera avvenuta alla data della firma di un contratto di acquisto giuridicamente vincolante («contratto di vendita»). In caso di vendita di settori di attività a più acquirenti, la data da prendere in considerazione è la data di conclusione dell'ultimo contratto di vendita.

(308) Tuttavia, l'obbligo di cedere le azioni delle società si applica solo se ciò avviene in condizioni economicamente sostenibili e pertanto non compromette l'efficacia del piano di ristrutturazione. Ne consegue che:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

(309) Nell'ambito della procedura di cui all'articolo 65 della BHO e per quanto possibile, la Germania garantisce che DB Cargo avvii una procedura di vendita per tempo, in modo da rispettare i termini per la vendita.

(310) L'acquirente in questione deve:

a) essere indipendente da DB AG e DB Cargo;

b) disporre delle risorse finanziarie, delle competenze e degli incentivi necessari per mantenere e sviluppare l'attività o i beni acquisiti in modo competitivo; e

c) sulla base delle informazioni di cui dispone la Commissione, l'acquisizione non deve prima facie dare adito a problemi sotto il profilo della concorrenza, né dovrebbe sussistere il rischio di ritardi nell'attuazione degli impegni. In particolare, ci si deve ragionevolmente aspettare che l'acquirente ottenga tutte le approvazioni regolamentari necessarie per acquisire l'attività oggetto del disinvestimento.

(311) In caso di ritardi imprevisti, la Commissione può, su richiesta, accettare una proroga del periodo di vendita. La Germania presenterà la richiesta in tempo utile, ma almeno due settimane prima della scadenza del termine iniziale di attuazione.

(312) Se, [...], risulta che i disinvestimenti di cui sopra, o parti di essi, non sono possibili entro [...], la Germania e DB Cargo possono proporre misure alternative intese a limitare le distorsioni della concorrenza, di entità comparabile, e sottoporle all'approvazione della Commissione.

(313) Fino a quando non avrà luogo il trasferimento, DB Cargo, con la diligenza di un operatore commerciale ordinario («*ordentlicher Kaufmann*»), deve garantire il mantenimento della redditività economica, della vendibilità e della competitività dell'attività oggetto del disinvestimento e che essa riduca al minimo il rischio di perdita del proprio potenziale concorrenziale. In particolare DB Cargo:

a) non agirà in modo da determinare un impatto negativo significativo sul valore, sulla gestione o sulla competitività dell'attività oggetto di disinvestimento o in modo da modificare la natura e la portata dell'attività, la sua strategia tecnica o commerciale o la sua politica di investimento;

b) sulla base dei piani aziendali esistenti, assegnerà risorse sufficienti (o ne disporrà la messa a disposizione) per lo sviluppo delle attività oggetto del disinvestimento;

c) adotterà tutte le misure ragionevoli e, tra l'altro, creerà incentivi adeguati (come da prassi nel settore) per garantire che i dipendenti non abbandonino l'attività oggetto di disinvestimento, o attuerà tali misure e incentivi, e non assumerà né trasferirà personale presso le restanti attività di DB Cargo.

4.1.5.2. Misure volte a rafforzare la concorrenza (acquisto di servizi)

(314) La Germania si impegna a garantire che DB Cargo acquisti sempre più servizi nazionali di trasporto a treno blocco su lunghe distanze da terzi esterni. DB Cargo aumenterà pertanto, entro la fine del periodo di ristrutturazione, la quota di treno-chilometri forniti su base annua da fornitori esterni in Germania [...] dei treno-chilometri di servizi di trasporto a treno blocco su lunghe distanze che fornisce in Germania. Nel 2024 DB Cargo dovrebbe gestire 27,7 milioni di treno-chilometri in tutta la Germania. Di questi, DB Cargo dovrebbe fornire 24,4 milioni di treno-chilometri con risorse di produzione proprie. Si prevede che 3,3 milioni di treno-chilometri siano forniti da imprese ferroviarie esterne per conto di DB Cargo (acquisto di servizi).

(315) L'obiettivo di cui al considerando 314 è subordinato al raggiungimento del volume previsto di treno-chilometri nel segmento del trasporto a treno blocco conformemente allo scenario di base del piano di ristrutturazione. In caso di andamento negativo dell'attività e di mancato raggiungimento del volume di treno-chilometri previsto, l'obiettivo deve essere ridotto come segue: se il volume di treno-chilometri previsto è inferiore del [...] % (o del [...] %, cfr. considerando 314) o più, non sussiste alcun obbligo di subappalto. Tra l'altro, vi è una riduzione proporzionale della percentuale di impegno a subappaltare, ad esempio se è raggiunto solo il [...] % dei treno-chilometri previsti in un anno civile, almeno il [...] % deve essere esternalizzato. Tale meccanismo garantisce che, se i treno-chilometri nazionali su lunga distanza annui nel segmento del trasporto a treno blocco di DB Cargo non sono sufficienti, si eviti l'aumento della «circolazione a vuoto» («*Leerlauf*») della capacità ferroviaria esistente e, di conseguenza, un ulteriore indebolimento della redditività.

(316) L'acquisto di servizi è effettuato in modo conforme al mercato secondo i seguenti principi di base:

a) la selezione del prestatore di servizi deve basarsi su principi economici su base non discriminatoria. L'aggiudicazione di contratti con i prestatori di servizi si basa su criteri commerciali.

In particolare, il prestatore di servizi deve soddisfare tutti i requisiti qualitativi richiesti dai clienti di DB Cargo;

b) DB Cargo intende invitare fornitori idonei in tutta l'UE per pacchetti di acquisto di servizi più grandi e si adopererà per ottenere almeno due offerte in una prima fase, se vi è più di un fornitore idoneo per il subappalto previsto. Al fine di garantire la trasparenza, l'offerente o gli offerenti non selezionati saranno debitamente informati e il rigetto della loro offerta sarà debitamente giustificato. Gli obblighi di cui alla frase precedente si applicano solo ai fornitori che hanno presentato un'offerta;

c) il prestatore di servizi deve essere un concorrente indipendente già stabilito o potenzialmente efficiente, dotato dei mezzi finanziari e dell'esperienza comprovata per poter fornire servizi nazionali di trasporto a treno blocco su lunga distanza. La conclusione del contratto è soggetta alle normali condizioni di mercato, vale a dire che DB Cargo ha il diritto di respingere una richiesta per motivi quali la mancanza di competenze, di affidabilità, di risorse finanziarie o per ragioni di conformità;

d) nel caso in cui il prestatore di servizi non fornisca o non sia più in grado di fornire i servizi previsti dal contratto, DB Cargo nominerà un successore per il resto della sua durata, conformemente alle condizioni del presente impegno. Se anche ciò non è possibile, la prestazione contrattuale può essere proseguita, per il restante periodo, anche mediante autofornitura.

4.1.5.3. Limite massimo del volume di trasporto

(317) DB Cargo non supererà il volume nazionale del 2023 misurato in tonnellate-chilometro nel trasporto ferroviario di merci fino alla fine del periodo di ristrutturazione. Nel 2022 DB Cargo ha fornito 58,9 miliardi di tonnellate-chilometro in Germania mediante produzione propria. Nel 2023 il volume dei servizi è sceso a 51,2 miliardi di tonnellate-chilometro.

4.1.5.4. Vendita di locomotive

(318) La Germania garantisce che DB Cargo cederà parte delle sue locomotive a un acquirente indipendente alle seguenti condizioni:

a) al fine di garantire l'attuazione dell'obbligo di acquistare servizi (cfr. sezione 4.1.5.2), DB Cargo cederà [...] locomotive dal settore del trasporto a treno blocco al fornitore o ai fornitori di servizi su richiesta di questi ultimi. Se l'obiettivo di acquisto di prestazioni è ridotto a causa del mancato raggiungimento del volume di treno-chilometri previsto (cfr. considerando 315), il numero di locomotive da vendere è adeguato di conseguenza;

b) nel contesto della limitazione del volume di trasporto (cfr. considerando 317), DB Cargo cederà [...] locomotive ad acquirenti indipendenti. Ciò presuppone che la riduzione del traffico promessa nel [...] sia a buon punto;

c) le locomotive devono essere vendute entro il [...], ma solo nella misura in cui almeno [...] possano essere ottenute in normali condizioni di mercato (determinate sulla base di metodi di valutazione comuni);

d) se, durante il periodo di ristrutturazione, risulta che la vendita delle locomotive di cui sopra sarà impossibile, in tutto o in parte, fino al [...], la Germania e DB Cargo possono proporre misure alternative per limitare le distorsioni della concorrenza, di entità o impatto comparabili, e sottoporle all'approvazione della Commissione.

4.1.5.5. Disposizioni generali e finali applicabili agli impegni

(319) La Germania non modificherà gli elementi fondamentali del piano di ristrutturazione e i presenti impegni senza la previa approvazione della Commissione.

(320) La Germania assume detti impegni solo nei confronti della Commissione come unico destinatario e solo ai fini della presente procedura (SA.50952). Non è possibile per terzi far discendere da tali impegni alcun diritto a un comportamento specifico da parte della Germania, di DB AG e/o di DB Cargo.

(321) La Germania garantisce, nell'ambito di quanto consentito dal proprio diritto societario, la piena attuazione del piano di ristrutturazione, compresi tutti gli impegni secondo i termini indicati.

(322) Qualora non sia specificato alcun termine per determinati impegni, questi devono essere attuati senza indebito ritardo.

(323) Se del caso, su richiesta debitamente giustificata della Germania, la Commissione può concedere una proroga dei termini stabiliti negli impegni o nel piano di ristrutturazione oppure, in circostanze eccezionali, derogare, modificare o sostituire uno o più obblighi e condizioni stabiliti in tali impegni o nel piano di ristrutturazione. Se la Germania chiede la proroga di un termine, è opportuno che presenti una richiesta debitamente motivata alla Commissione al più tardi un mese prima della scadenza del termine in questione.

4.1.5.6. Stato di avanzamento della vendita di azioni e locomotive

(324) Come descritto al considerando 305, lettera a), il gruppo DB Cargo prevede di cedere le seguenti partecipazioni in entità attive nelle aree di terminal:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) La dismissione delle partecipazioni in aree di terminal o in [...] si trova attualmente a diversi stadi di avanzamento, comunicati da ultimo dalla Germania il 21 novembre 2024, in particolare:

a) […];

b) per quanto riguarda le dismissioni di aree di terminal, in particolare:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

5) […];

c) per quanto riguarda le controllate nel settore logistico, in particolare:

1) […];

2) […];

3) […] ([101]), […] ([102]);

4) […].

(326) Secondo le informazioni fornite dalla Germania, le imprese interessate dalla vendita delle partecipazioni del gruppo DB Cargo in diversi Stati membri si sono dimostrate, in media e nel tempo, redditizie. La tabella 30 mostra gli utili generati dalle società interessate nel 2021, nel 2022 e nel 2023, che ammontano a un importo non inferiore a [...] EUR al lordo delle imposte e provengono prevalentemente dalla Germania.

Tabella 30

Utili generati dalle singole società

In milioni di EUR (arrotondati)

		2021	2022	2023
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([101]) […]
([102]) […]

In milioni di EUR (arrotondati)

		2021	2022	2023
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[…] ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) […].
Fonte: osservazioni della Germania.

(327) Le [...] locomotive da cedere (considerando 318) saranno quelle provenienti dalla flotta esistente di DB Cargo; secondo la Germania, esse sono moderne, di valore e mantenute conformemente agli orientamenti applicabili. Le locomotive saranno suddivise in tre gruppi: i) locomotive elettriche nazionali standard; ii) locomotive elettriche nazionali ad alte prestazioni; e iii) locomotive elettriche moderne interoperabili.

5. VALUTAZIONE DELLE MISURE

(328) La presente sezione valuta se le misure esaminate comportino aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e, in caso affermativo, se costituiscano nuovi aiuti. La sezione valuta inoltre se le misure sono legittime e se esse possono essere considerate compatibili con il mercato interno.

5.1. Esistenza di aiuti di Stato

(329) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, «[s]alvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(330) La qualifica di una misura destinata a un'impresa come aiuto ai sensi di tale disposizione richiede pertanto che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) la misura deve essere imputabile allo Stato e finanziata mediante risorse statali; ii) la misura deve conferire un vantaggio all'impresa beneficiaria; iii) tale vantaggio deve essere selettivo; e iv) la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

(331) Per quanto riguarda la questione sollevata dalla Germania secondo cui le misure in questione riguardano i rapporti interni all'interno dell'entità economica individuale presieduta da DB AG (cfr. considerando da 102 a 104), occorre ricordare che, ai fini della normativa in materia di aiuti di Stato, i trasferimenti all'interno di un gruppo pubblico possono costituire aiuti di Stato se, ad esempio, le risorse sono trasferite dalla società madre alla sua controllata, anche se costituiscono un'unica impresa dal punto di vista economico ([103]). Il fatto che alcune misure esaminate riguardino le relazioni interne al gruppo guidato da DB AG non esclude pertanto la valutazione di tali misure ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([103]) Cfr. comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1), punto 49 e giurisprudenza ivi citata. Cfr. anche la sentenza del Tribunale del 25 giugno 2015, *SACE e SACE BT/Commissione*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Inoltre, come osservato ai considerando 10, 15, e ai considerando da 23 a 38, DB Cargo è costituita come società per azioni (*Aktiengesellschaft*), con attivi, personale e mezzi per fornire servizi di trasporto ferroviario di merci a pagamento sui mercati geografici in cui opera. DB Cargo gestisce le proprie attività in modo autonomo, nel senso che decide essa stessa in merito alla propria politica commerciale, di marketing e strategica, indipendentemente dalle attività di DB AG. DB Cargo ha clienti propri, che sono specifici del settore del trasporto ferroviario di merci e diversi dagli acquirenti di servizi passeggeri. Inoltre le difficoltà di DB Cargo derivano dalle proprie attività e sono specifiche di tali attività (cfr. considerando 449 e seguenti). In una situazione analoga, la Commissione ha già ritenuto che una società di trasporto ferroviario di merci appartenente a un gruppo ferroviario più grande costituisse un'impresa distinta ai fini dell'applicazione degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ([104]).

(333) Ne consegue che DB Cargo è un'impresa ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Qualora si accerti che le misure oggetto dell'indagine conferiscono un vantaggio economico a DB Cargo, esse favoriscono un'impresa che ne sarà beneficiaria.

5.1.1. *Impiego delle risorse statali*

(334) Solo i vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali possono costituire aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([105]). Le risorse statali comprendono tutte le risorse del settore pubblico ([106]), comprese le risorse di enti infrastatali ([107]) e, in determinate circostanze, le risorse di enti privati. Anche le risorse delle imprese pubbliche costituiscono risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto lo Stato è in grado di orientarne l'utilizzo ([108]) e in quanto una perdita o un profitto realizzato da un'impresa pubblica diminuisce o aumenta le risorse dello Stato.

(335) DB AG è detenuta al 100 % dallo Stato tedesco (considerando da 11 a 13). DB ML era detenuta al 100 % da DB AG prima di essere assorbita da quest'ultima (considerando 14). Pertanto le risorse di DB AG sono, e le risorse di DB ML erano, risorse statali; le misure 1, 2 e 3 sono quindi finanziate da risorse statali. Poiché la misura 4 è finanziata dalle risorse di un ente pubblico, il BEV, (considerando 77) è anch'essa finanziata mediante risorse statali.

(336) Nelle sezioni seguenti la Commissione valuterà pertanto se le misure oggetto dell'indagine siano imputabili allo Stato e, in caso affermativo, se conferiscano un vantaggio selettivo a DB Cargo. Se tali condizioni sono soddisfatte, la Commissione valuterà se le misure in questione possano falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

5.1.2. *Imputabilità allo Stato*

(337) Al fine di stabilire se una misura concessa tramite imprese pubbliche sia imputabile allo Stato, occorre stabilire se le autorità pubbliche possano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tale misura. L'imputabilità allo Stato di una misura di aiuto adottata da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi derivanti dalle circostanze del caso e dal contesto nel quale la misura è stata adottata ([109]).

([104]) Decisione della Commissione, del 2 marzo 2005, sul caso N 386/2004 — France Aide à la restructuration à Fret SNCF [C(2004) 3955 final] (GU C 172 del 12.7.2005, pag. 3), considerando da 133 a 135 e 146.

([105]) Sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 1978, *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punti 25 e 26; sentenza del Tribunale del 12 dicembre 1996, Air France/Commissione, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punto 63.

([106]) Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 1996, *Air France/Commissione*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punto 56.

([107]) Sentenza della Corte di giustizia del 14 ottobre 1987, *Germania/Commissione*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punto 17; sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002, *Territorio Histórico de Álava e altri/Commissione*, cause riunite T-92/00 e 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punto 57.

([108]) Sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 38. Cfr. anche le sentenze della Corte di giustizia del 29 aprile 2004, *Grecia/Commissione*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, punti 53 e 54; dell'8 maggio 2003, *Italia e SIM 2 Multimedia SpA/Commissione*, cause riunite C-328/99 e C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, punti 33 e 34; e del 10 dicembre 2020, *Comune di Milano/Commissione*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punti 31 e 34 e giurisprudenza ivi citata.

([109]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2021, *Commissione/Italia e altri*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punti 59 e 60 e giurisprudenza ivi citata.

(338) A questo proposito non si può pretendere che la Commissione dimostri, sulla base di un'istruzione precisa, che le autorità pubbliche abbiano concretamente incitato l'impresa pubblica ad adottare la misura in questione. Assume rilevanza qualunque indizio che suggerisca un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di un'assenza di coinvolgimento nell'adozione di una misura, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale misura, del suo contenuto o delle condizioni che essa comporta, oppure la mancanza di coinvolgimento delle suddette autorità nell'adozione di detta misura ([110]).

(339) Inoltre, tra gli indizi che permettono di concludere per tale imputabilità vi sono il fatto che l'impresa pubblica in questione non poteva adottare la decisione contestata senza tener conto delle esigenze dei poteri pubblici o delle direttive impartite dalle autorità pubbliche, l'integrazione dell'impresa pubblica nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con operatori privati, lo status giuridico dell'impresa o l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche ([111]).

5.1.2.1. Compensazione delle perdite annuali sostenute da DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite («misura 1»)

(340) La Commissione osserva che DB AG e, prima di essere assorbita da quest'ultima, DB ML sono imprese pubbliche costituite come *Aktiengesellschaften* di diritto privato. Il consiglio di direzione di una *Aktiengesellschaft* è indipendente dal consiglio di vigilanza e dall'assemblea generale ([112]). Ciò significa che, in linea di principio, quest'ultimo non può impartire istruzioni al consiglio di direzione. Tuttavia, come ripetutamente stabilito dalle autorità giurisdizionali dell'Unione, il solo fatto che un'impresa pubblica sia stata costituita in forma di società di capitali di diritto comune non può, tenuto conto dell'autonomia che tale forma giuridica è suscettibile di conferire all'impresa in questione, essere considerato sufficiente per escludere che un provvedimento di aiuto adottato da una società di questo tipo sia imputabile allo Stato. Infatti, l'esistenza di una situazione di controllo e le reali possibilità di esercitare un'influenza dominante che la detta situazione comporta in pratica non consentono di escludere fin da subito qualsiasi imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da una società di questo tipo e, come conseguenza, il rischio di un aggiramento delle regole del trattato in materia di aiuti di Stato, malgrado la rilevanza, in quanto tale, della forma giuridica dell'impresa pubblica quale indizio, insieme ad altri, che permette di dimostrare nel caso concreto il coinvolgimento o meno dello Stato ([113]). Nel presente contesto, non è possibile escludere che lo Stato, attraverso la sua presenza nel consiglio di vigilanza, di cui la metà dei membri è nominata dall'azionista, possa influenzare indirettamente le decisioni del consiglio di direzione. Secondo la normativa tedesca in materia di *Aktiengesellschaften*, il consiglio di direzione è eletto dal consiglio di vigilanza, i cui membri non sono vincolati da istruzioni impartite dagli azionisti. Tuttavia la Commissione osserva la presenza di indizi che suggeriscono che alcuni dei membri del consiglio di vigilanza potrebbero anche essere vincolati da un obbligo nei confronti dello Stato. Ciò avviene quando lo Stato azionista nomina al consiglio di vigilanza membri del parlamento o rappresentanti del governo (come i segretari di Stato e i direttori provenienti dai ministeri interessati). Tali membri del consiglio di vigilanza hanno inoltre il dovere di agire nell'interesse del governo in termini di politica dei trasporti e questioni di bilancio in relazione a DB AG (considerando 96, lettera b), punto 2)), o un forte incentivo in tal senso.

(341) Inoltre, poiché DB AG è interamente di proprietà dello Stato (considerando 11), la Repubblica federale di Germania, in qualità di azionista unico, può decidere autonomamente in seno all'assemblea generale di DB AG ed esercitare quindi un'influenza (esclusiva) sull'orientamento strategico di DB AG. Inoltre la Commissione osserva che, in quanto azionista al 100 % nell'assemblea generale, la Repubblica federale di Germania può influenzare (esclusivamente) l'elezione del consiglio di vigilanza di DB AG, che a sua volta ne elegge il consiglio di direzione. La Germania potrebbe quindi influenzare indirettamente le decisioni gestionali adottate dal consiglio di direzione di DB AG anche per quanto riguarda le controllate di DB AG, tra cui DB Cargo e, fino al 2016, DB ML, anche se i membri selezionati del consiglio di vigilanza non sono rappresentanti governativi in senso stretto.

([110]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2021, *Commissione/Italia e altri*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punti 60 e 61 e giurisprudenza ivi citata.

([111]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 marzo 2021, *Commissione/Italia e altri*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punto 62 e giurisprudenza ivi citata.

([112]) Cfr. articolo 76, paragrafo 1, dell'*Aktiengesetz*.

([113]) Sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 2020, *Comune di Milano/Commissione*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punto 49 e giurisprudenza ivi citata.

(342) Il consiglio di vigilanza di DB AG non è composto dalla maggioranza dei rappresentanti del governo. Tuttavia esso conta tre rappresentanti governativi direttamente designati dai tre ministeri coinvolti nella vigilanza di DB AG (ossia il ministero dei Trasporti, il ministero dell'Economia e del ministero delle Finanze) e due membri del parlamento federale.

(343) Inoltre, ai sensi dell'articolo 293, paragrafo 2, dell'*Aktiengesetz*, la conclusione di un accordo di controllo e/o di trasferimento di profitti e perdite tra due *Aktiengesellschaften* richiede l'approvazione di ciascuna assemblea generale con una maggioranza di tre quarti. La Germania sostiene che, in linea con tale disposizione, lo Stato ha approvato la conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB AG e DB Cargo. A tale riguardo, sebbene l'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 non sia stato concluso direttamente tra DB AG e DB Cargo, bensì tra DB ML e DB Cargo, occorre rilevare che, al momento della conclusione di tale accordo, esisteva un accordo di controllo e di trasferimento di profitti e perdite tra DB AG e DB ML (cfr. considerando 45). A tale riguardo, la Germania conferma che fino al trasferimento dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite da DB ML a DB AG nel 2016, che vedeva DB Cargo come controllata da ultimo interessata e DB AG come società madre da ultimo interessata (considerando 47), erano in vigore una serie di accordi di trasferimento di profitti e perdite con diversi livelli di partecipazione cui faceva capo DB AG. Il coinvolgimento dei funzionari statali nella conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è anche il risultato dell'applicazione delle disposizioni dell'articolo 65, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 65, paragrafo 3, del BHO, che prevede l'approvazione di un ministro competente per la conclusione di accordi di controllo nelle società di proprietà dello Stato (considerando 107). Poiché l'accordo di trasferimento di profitti e perdite esaminato dalla Commissione contiene un elemento di controllo, il ministro competente ha dovuto approvarne la conclusione.

(344) Per quanto riguarda l'accordo di trasferimento di profitti e perdite concluso nel 2012, la Commissione osserva che esso aveva una durata minima iniziale di cinque anni. Dopo il periodo iniziale di cinque anni, si è deciso di prorogare l'accordo automaticamente di un anno alla fine di ogni esercizio finanziario, a meno che una delle due parti non decidesse di risolverlo, come accaduto nel 2024 (cfr. considerando 51). L'accordo di trasferimento di profitti e perdite non prevedeva un massimale per le perdite che potevano essere coperte dalla società madre di DB Cargo. L'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra DB ML e DB Cargo poteva quindi incidere sul bilancio di DB AG per via del medesimo accordo concluso tra DB AG e DB ML. A seguito della fusione di DB ML e DB AG, l'esposizione di DB AG alle perdite di DB Cargo è divenuta diretta.

(345) La Commissione conferma la conclusione preliminare contenuta nella decisione di avvio secondo cui la decisione di concludere l'accordo di trasferimento di profitti e perdite è imputabile allo Stato tedesco. Dato l'impatto che tale accordo illimitato potrebbe comportare per il bilancio di DB AG, di proprietà dello Stato, la decisione di concludere l'accordo nel 2012 è da considerarsi strategica per DB AG, DB ML e DB Cargo. L'importanza strategica dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite esaminato è confermata anche dai requisiti formali di approvazione applicabili agli accordi di trasferimento di profitti e perdite, compreso l'aspetto del controllo. È improbabile che il governo tedesco non abbia esercitato alcuna influenza sul processo decisionale di DB AG in relazione a tali decisioni strategiche o che non fosse a conoscenza di una decisione che comportasse un onere finanziario potenzialmente molto rilevante per DB AG e non vi abbia partecipato. Tale influenza è esercitata in particolare attraverso il consiglio di vigilanza e l'assemblea generale, nonché attraverso contatti diretti tra rappresentanti governativi di alto livello e la dirigenza di DB AG.

(346) In particolare il diritto societario tedesco prevede che gli azionisti delle parti contraenti approvino l'accordo di trasferimento di profitti e perdite. L'esistenza di un accordo di questo tipo giuridicamente valido tra DB AG e DB Cargo (e, rispettivamente, tra DB AG e DB ML) non può quindi essere spiegata se non con il coinvolgimento diretto del rappresentante dello Stato responsabile della partecipazione statale nelle società interessate. Inoltre, nel 2016, un rappresentante dello Stato in qualità di azionista unico di DB AG ha approvato direttamente la fusione tra DB AG e DB ML, come previsto dal diritto societario tedesco. A seguito della fusione tra DB ML e DB AG, tutti i diritti e gli obblighi, compreso l'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 (tra DB ML e DB AG) sono stati trasferiti da DB ML a DB AG, il che ha comportato l'esposizione di DB AG alle perdite presenti e future di DB Cargo. La fusione è avvenuta mesi prima della scadenza del periodo quinquennale dell'accordo del 2012, che è stato poi automaticamente prorogato per un periodo indeterminato, con possibilità di annullamento annuale da parte di DB AG o DB Cargo.

(347) Secondo la giurisprudenza, è ipotizzabile, in determinate circostanze, che la conformità alle quattro condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE possa essere valutata in un momento diverso da quello in cui una determinata misura entra in vigore ([114]). In relazione alle risultanze della Commissione relative all'esistenza del vantaggio economico (cfr. considerando da 393 a 411), la questione se lo Stato tedesco sia stato coinvolto nelle decisioni relative alla conclusione e alla continuazione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite a partire dal 2012 o solo successivamente può essere lasciata aperta. Ciò che rileva maggiormente è che, al momento della totale conformità alle condizioni di esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, l'accordo era ancora in vigore attraverso ciò che la Commissione ritiene essere stata un'influenza esercitata da parte dello Stato.

(348) A tale riguardo, con il tempo hanno iniziato a manifestarsi altri indizi di imputabilità. Per quanto riguarda l'ampiezza della misura, dal momento che la Germania deteneva al 100 % le rispettive società, non è possibile ritenere che il carattere ripetitivo delle perdite coperte dall'accordo di trasferimento di profitti e perdite (cfr. tabella 5, considerando 53) e la loro entità siano sfuggiti all'attenzione della Germania, in particolare a partire dal 2019, quando le perdite annuali erano pari a quasi il doppio di quelle registrate rispettivamente nel 2015, nel 2016 e nel 2017, per arrivare a 870 milioni di EUR nel 2020. Tenuto conto della ricorrenza e dell'entità delle perdite che dovevano essere coperte dall'accordo, è improbabile che lo Stato tedesco non sia stato coinvolto nelle decisioni di rinnovo di tale accordo. È piuttosto probabile che lo Stato tedesco abbia esercitato la sua influenza dominante su DB AG per garantire che l'accordo continuasse a favorire DB Cargo nonostante le crescenti perdite che l'accordo stesso aveva generato per DB AG. In particolare, sebbene le proroghe annuali dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite siano state effettuate tacitamente, esse hanno comportato scelte concrete e sempre più significative per continuare a favorire DB Cargo nonostante le perdite accumulate. La Commissione ritiene improbabile che la direzione di DB AG sia stata libera di interrompere tale sostegno, in particolare alla luce del crescente volume di perdite che ha reso l'accordo di trasferimento di profitti e perdite ancora più importante per il mantenimento della redditività finanziaria di DB Cargo.

(349) Il mancato coinvolgimento dello Stato tedesco nella decisione concreta di rinnovo dell'accordo è tanto più improbabile se si considera la natura delle attività di DB Cargo e la loro rilevanza per le autorità pubbliche, tenendo presente che, secondo la giurisprudenza consolidata, la natura delle attività del beneficiario costituisce un indizio di imputabilità ([115]).

(350) Nonostante la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario di merci nel 2007, DB Cargo ha continuato a svolgere un ruolo importante in tale mercato, in particolare nel segmento del trasporto a carro singolo, in cui detiene ancora una quota di circa il 90 % (considerando 33). Come riconosciuto dalla Germania (considerando 33), il segmento del trasporto a carro singolo è sistematicamente in perdita da diversi anni e pertanto non è attraente per i nuovi operatori senza sovvenzioni (cfr. considerando 466 e seguenti per quanto riguarda l'importanza del segmento del trasporto a carro singolo; e i considerando da 587 a 589 per quanto riguarda il sostegno pubblico previsto per tale settore).

(351) A tale riguardo, la Commissione osserva che il settore del trasporto ferroviario di merci riveste un'importanza strategica per la politica dei trasporti del governo federale, in quanto contribuisce al passaggio dal trasporto su strada a quello ferroviario ed è importante per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di molte merci essenziali per i consumatori e l'industria ([116]). Nel caso particolare della Germania, il segmento del trasporto a carro singolo rappresenta circa un quarto dei servizi di trasporto ferroviario di merci. Si tratta di un elemento importante delle catene logistiche in tutto il paese e svolge un ruolo fondamentale nel collegamento di diversi siti industriali importanti. Inoltre il trasporto a carro singolo svolge una funzione di supporto per le altre forme di trasporto ferroviario di merci, come il trasporto combinato e a treno blocco, e contribuisce pertanto in modo significativo alla competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto, il che lo rende anche fondamentale ai fini della decarbonizzazione dei trasporti e il conseguimento degli obiettivi climatici. Tali considerazioni hanno spinto la Germania a finanziare regimi settoriali per il settore del trasporto a carro singolo a partire dal 2020 ([117]).

([114]) Sentenze del Tribunale del 13 febbraio 2012, *Budapesti Erőmű Zrt/Commissione*, T-80/06 e T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, punti 55 e 67; e del 30 aprile 2014, *Dunamenti Erőmű Zrt/Commissione*, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, punto 66, quest'ultima confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 1º ottobre 2015, *Electrabel SA e Dunamenti Erőmű Zrt/Commissione*, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 56.

([116]) Cfr. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, «Masterplan Schienengüterverkehr», 23 giugno 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (visited on 15 November 2024).

([117]) Cfr. la decisione C(2020) 7533 final, del 4 novembre 2020, considerando da 3 a 5; e la decisione C(2024) 3488 final, del 21 maggio 2024, considerando da 4 a 8.

(352) Nonostante gli scarsi risultati finanziari, il settore del trasporto a carro singolo è pertanto fondamentale per il trasporto ferroviario di merci tedesco, nonché per l'industria tedesca e per il trasferimento modale. Il ruolo di DB Cargo nelle politiche economiche e ambientali tedesche in quanto uno dei principali motori della decarbonizzazione dei trasporti e dell'attrattiva industriale del paese rappresenta un ulteriore indizio dell'imputabilità dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, in quanto è improbabile che lo Stato tedesco non avrebbe sostenuto le finanze della società per mezzo dell'accordo, in particolare a partire dal momento in cui le perdite di DB Cargo, se non coperte dalla società madre, avrebbero messo in difficoltà la società e messo a rischio il proseguimento delle sue attività ([118]).

(353) In tale contesto, la Commissione osserva inoltre che i documenti strategici di DG AB (studio Oliver Wyman) fanno riferimento a una «responsabilità speciale» di DB Cargo, in quanto società di proprietà dello Stato, per oltre 17 000 dipendenti in Germania (nel 2018) (cfr. anche il considerando 397).

(354) La Commissione conclude che la misura 1, ossia la copertura delle perdite di DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, è imputabile allo Stato tedesco sia durante il suo periodo di attuazione iniziale sia a seguito delle proroghe tacite fino alla sua risoluzione, attualmente prevista per il 31 dicembre 2024.

5.1.2.2. Determinazione dei prezzi dei servizi interaziendali («misura 2») e condizioni di finanziamento dei prestiti concesse dalla tesoreria di DB («misura 3»)

(355) Sulla base dell'esame delle argomentazioni e degli elementi di prova presentati dalla Germania e dalle parti interessate, la Commissione non può confermare la sua conclusione preliminare secondo cui le misure 2 e 3 sono imputabili allo Stato.

(356) Contrariamente a quanto affermato dal denunciante, la piena proprietà di DB Cargo da parte di DB AG e, in definitiva, dello Stato non è sufficiente a dimostrare l'imputabilità delle misure 2 e 3 allo Stato tedesco.

(357) DB AG e DB Cargo sono costituite come *Aktiengesellschaften* di diritto privato, il che fa sì che il consiglio di direzione sia indipendente dal consiglio di vigilanza e dall'assemblea generale. A differenza delle decisioni strategiche, come la conclusione di un accordo come quello di trasferimento di profitti e perdite, la conclusione di accordi di servizi interaziendali o la concessione di prestiti interaziendali costituiscono operazioni nell'ambito dell'ordinaria attività quotidiana. È altamente improbabile che tali operazioni possano essere seguite da vicino e influenzate dallo Stato, che agisce in qualità di azionista, attraverso i suoi rappresentanti nel consiglio di vigilanza, in particolare data la limitata rappresentanza effettiva dello Stato negli organi direttivi di DB AG e di DB Cargo.

(358) Il regolamento interno del consiglio di direzione di DB AG esclude espressamente la sottoscrizione di prestiti all'interno del gruppo dall'ambito delle materie per le quali è necessaria una decisione del consiglio di direzione di DB AG o un'approvazione del consiglio di vigilanza della stessa (considerando 17, 20 e 22). Analogamente, conformemente al regolamento interno del consiglio di direzione di DB Cargo, la sottoscrizione di prestiti a favore di DB AG e DB Finance B.V. è espressamente esclusa dall'elenco delle misure che richiedono l'approvazione del consiglio di direzione di DB AG (ossia dell'azionista). Il regolamento interno di cui sopra non fa in alcun modo riferimento agli accordi di servizi interaziendali, lasciando la determinazione dei termini e condizioni a essi relativi a un livello di gestione inferiore. Pertanto, a differenza della firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, la firma di accordi societari interni per servizi interaziendali o accordi di prestito come quelli oggetto della presente indagine non ha richiesto un coinvolgimento né a livello dell'azionista delle società interessate, né dei consigli di vigilanza né dei consigli di amministrazione.

([118]) Cfr., in tal senso, la sentenza del Tribunale del 13 settembre 2023, *ITD e Danske Fragtmænd/Commissione*, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, punti da 86 a 96 e da 104 a 107.

(359) Il potenziale impatto finanziario delle misure 2 e 3 sul bilancio di DB AG, che secondo il denunciante è un ulteriore indizio di imputabilità, va relativizzato. In primo luogo, per quanto riguarda gli accordi di servizi interaziendali, la Germania sostiene giustamente che sono stati forniti diversi servizi nell'interesse dell'intero gruppo. In secondo luogo, alla luce delle affermazioni del denunciante, la Commissione ha valutato l'importanza dei prestiti che costituiscono la misura 3 in relazione agli indicatori più pertinenti di importanza relativa per il mutuante e il mutuatario, quali il fabbisogno complessivo di rifinanziamento del gruppo e il fatturato di DB Cargo, a prescindere dall'importo molto più elevato del bilancio di DB AG, cui fa riferimento il denunciante. Gli otto prestiti tra il 2013 e il 2019 ammontavano complessivamente a circa 2,1 miliardi di EUR al 31 dicembre 2019. A loro volta, le passività di DB Finance ammontavano, nel 2019, a soli 23,3 miliardi di EUR, nove volte maggiori per un singolo anno. Cosa ancora più importante dal punto di vista del mutuatario, il fatturato complessivo di DB Cargo tra il 2013 e il 2019 ammontava a 23,8 miliardi di EUR, ossia undici volte superiore agli importi dei prestiti, e l'assunzione di prestiti internamente al gruppo DB non costituisce un evento occasionale o una tantum per i prestiti in questione, né specifici di DB Cargo, tra le controllate di DB AG.

(360) Contrariamente a quanto affermato dal denunciante, l'interesse finanziario dello Stato tedesco a ricevere dividendi dal gruppo DB non indica nemmeno un coinvolgimento dello Stato nelle misure 2 e 3. Il coinvolgimento dell'azionista in un'operazione concreta eseguita nell'ambito della normale attività commerciale non può essere dedotto dall'interesse generale di un azionista a limitare le perdite di una società al fine di ricevere un dividendo. Come giustamente osservato dalla Germania, ammettere l'interesse finanziario generale dell'azionista come criterio pertinente ai fini dell'imputabilità implicherebbe che qualsiasi decisione presa dagli organi societari sarebbe imputabile allo Stato dal momento che qualsiasi decisione può avere un impatto sull'interesse finanziario dell'azionista.

(361) L'imputabilità delle misure 2 e 3 non può essere dedotta né dalle disposizioni dell'articolo 65 del BHO né dalle disposizioni del PCGK, contrariamente a quanto indicato dal denunciante.

(362) L'articolo 65 del BHO ([119]) contiene norme relative all'acquisizione di azioni in società private da parte dello Stato federale tedesco, quali il requisito del previo consenso di un ministro competente per operazioni quali l'acquisizione o la vendita di azioni di una società privata, le operazioni che comportano variazioni del capitale nominale o dell'oggetto sociale della società o le operazioni che comportano una modifica del controllo. L'articolo 65, paragrafi 1 e 3, del BHO prevede che allo Stato federale debba essere concessa un'influenza adeguata sui consigli di sorveglianza o su un organo di vigilanza equivalente. L'articolo 65, paragrafo 6, prevede che il ministero federale competente si avvalga della sua influenza per garantire che i membri degli organi di controllo dell'impresa che sono stati scelti o delegati su richiesta dello Stato federale tengano conto anche degli interessi particolari dello Stato federale nelle loro attività. Le disposizioni dell'articolo 65 del BHO creano quindi obblighi di carattere generale e si applicano solo a determinate decisioni strategiche relative alle partecipazioni statali. Non stabiliscono norme che richiederebbero il coinvolgimento dello Stato nell'adozione o nella definizione dei termini dei prestiti e degli accordi interaziendali.

(363) Il PCGK fornisce indicazioni relative alla governance responsabile delle società in cui lo Stato tedesco detiene diverse partecipazioni non obbligatorie e generali (nota 47). L'assenza di indicazioni, e ancor meno di elementi di prova, prodotti nel corso dell'indagine secondo cui le indicazioni contenute nel PCGK sono state utilizzate in modo improprio o rese vincolanti per DB Cargo o DB AG in relazione alle misure 2 e 3 oggetto dell'indagine, per via di un'azione o di un'influenza di funzionari, dipartimenti o enti pubblici, non può fungere da indizio di imputabilità di tali misure 2 e 3.

(364) La Commissione conclude che gli elementi di prova raccolti nel corso dell'indagine formale non corroborano le disposizioni preliminari contenute nella decisione di avvio né stabiliscono l'imputabilità delle misure 2 e 3 allo Stato tedesco ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(365) Data la natura cumulativa delle condizioni di esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, la Commissione conclude che le misure 2 e 3 non costituiscono aiuti di Stato ai sensi di tale disposizione.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, consulted on 30 October 2024.

5.1.2.3. Parziale copertura da parte del Fondo federale delle ferrovie (BEV) delle retribuzioni dei dipendenti pubblici impiegati da DB Cargo («misura 4»)

(366) Come chiarito dalla Germania, la copertura dei costi sociali da parte del BEV riguarda tutti i funzionari ferroviari assegnati a DB AG e non solo il personale assegnato all'interno del gruppo DB AG a DB Cargo.

(367) Il sistema di assegnazione è obbligatorio ([120]). La decisione relativa all'entità che sostiene i costi relativi allo status specifico dei dipendenti pubblici assegnati al personale di DB AG, nonché altre caratteristiche del sistema di assegnazione, sono stabilite dalle disposizioni di legge («Gesetz»), la DBGrG, e non da decisioni autonome del BEV, di DB AG o di DB Cargo (considerando 78) ([121]). La misura 4 risulta quindi imputabile allo Stato.

5.1.3. *Vantaggio selettivo*

(368) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per vantaggio si intende qualsiasi beneficio economico che un'impresa non avrebbe potuto ottenere in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di un intervento dello Stato ([122]). A tale fine è pertinente soltanto l'effetto della misura sull'impresa e non la causa o l'obiettivo dell'intervento dello Stato ([123]). Qualora la situazione finanziaria di un'impresa migliori grazie all'intervento dello Stato a condizioni diverse dalle normali condizioni di mercato, si configura un vantaggio. Questo può essere valutato facendo un raffronto tra la situazione finanziaria dell'impresa in seguito alla misura e tale situazione in assenza della misura ([124]). A tale riguardo, la Commissione ricorda che il termine «intervento statale» non si riferisce solo alle azioni positive dello Stato, ma comprende anche il fatto che le autorità non adottano misure in determinate circostanze ([125]).

(369) La Commissione valuterà l'esistenza di un vantaggio selettivo unicamente per le misure che la Commissione ha ritenuto imputabili allo Stato, ossia la misura 1 e la misura 4.

5.1.3.1. Compensazione delle perdite annuali sostenute da DB Cargo nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite («misura 1»)

(370) La Commissione osserva che la Germania sostiene che i) la conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite rispetta il principio dell'operatore in un'economia di mercato; ii) la mancata risoluzione di detto accordo e, di conseguenza, i continui trasferimenti annuali delle perdite di DB Cargo a DB AG non costituiscono un intervento dello Stato in quanto non costituiscono un'azione, e quindi una «misura effettivamente attuata»; e iii) in ogni caso, la mancata risoluzione e il continuo trasferimento delle perdite rispettano il principio dell'operatore in un'economia di mercato, cosicché non ha procurato alcun vantaggio a DB Cargo, e pertanto la misura non costituisce un aiuto di Stato (cfr. considerando da 110 a 130).

(371) La Commissione esaminerà se il principio dell'operatore in un'economia di mercato sia applicabile alla conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, nonché alla mancata risoluzione dello stesso e al conseguente trasferimento delle perdite. Qualora dovesse stabilire che il criterio dell'operatore in un'economia di mercato non sia applicabile, la Commissione non potrà applicarlo.

([120]) L'articolo 12, paragrafo 2, della DBGrG prevede che i funzionari statali siano assegnati («*sind (…) zugewiesen*») a DB AG.
([121]) Sentenza della Corte di giustizia del 19 dicembre 2019, *Arriva Italia*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punto 34.
([122]) Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, *SFEI e altri*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, *Spagna/Commissione*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.
([123]) Sentenza della Corte di giustizia del 2 luglio 1974, *Italia/Commissione*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punto 13.
([124]) Ibidem.
([125]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1), punto 67 e giurisprudenza ivi citata.

(372) La Commissione ricorda che la Corte ha ritenuto che l'applicabilità del criterio dell'operatore in un'economia di mercato dipende, in definitiva, dal fatto che uno Stato abbia concesso, nella sua qualità di operatore economico e non nella sua qualità di autorità pubblica, un vantaggio economico a un'impresa ([126]). Gli interventi dello Stato diretti a onorare gli obblighi che ad esso incombono come autorità pubblica non si possono paragonare a quelli di un investitore privato in un'economia di mercato ([127]).

(373) La Commissione non contesta l'applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato alla conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, alla sua mancata risoluzione e ai conseguenti trasferimenti di perdite ai sensi dello stesso. A tale riguardo, la Commissione osserva che l'accordo stesso è uno strumento soggetto all'*Aktiengesetz* e non al diritto pubblico (cfr. nota 15). Inoltre gli accordi di trasferimento di profitti e perdite sono strumenti che possono e sembrano essere utilizzati da altri gruppi di società, in particolare da società rappresentate nell'indice azionario tedesco (cfr. considerando 111). La Commissione osserva che la Germania non contesta l'assenza di analisi della redditività ex ante prima della conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (cfr. considerando 121). Allo stesso tempo, la Commissione rileva l'esistenza di analisi economiche sotto forma di piani annuali a medio termine, che costituiscono la base delle decisioni strategiche di DB AG (cfr. considerando 54). Il trasferimento annuale continuativo delle perdite è da considerarsi nel quadro dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite. La Commissione conclude pertanto che il principio dell'operatore in un'economia di mercato è applicabile sia alla conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, sia alla mancata risoluzione dello stesso che al conseguente trasferimento continuativo delle perdite di DB Cargo a DB AG.

(374) Per quanto riguarda l'argomentazione della Germania secondo cui la mancata risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, e quindi il trasferimento delle perdite di DB Cargo, non costituiscono una misura effettivamente attuata (cfr. considerando 114) e non si rileva pertanto un vantaggio selettivo per i trasferimenti delle perdite, la Commissione non ritiene che tale argomentazione trovi fondamento giuridico. Al contrario, la mancata adozione di misure, eventualmente graduali, per porre fine a un rapporto giuridico sempre più svantaggioso sotto il profilo economico deve essere considerata come una scelta, anche se attuata tacitamente da un investitore operante sul mercato, da un'autorità o da un'impresa pubblica. Ciò vale in particolare nel caso in cui un contratto è scaduto al termine della sua durata iniziale e anno dopo anno ciascuna parte può accordare una proroga tacita dello stesso per l'anno successivo o presentare un preavviso di risoluzione. Si tratta di scelte specifiche che le parti dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite hanno effettuato ogni anno. La forma giuridica di tali scelte, vale a dire il fatto che il mantenimento dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite fosse concepito per essere tacito piuttosto che per richiedere una modifica formale, non può incidere su tale valutazione. Infatti, secondo una giurisprudenza costante, la forma precisa della misura è irrilevante al fine di stabilire se essa conferisca o meno un vantaggio economico a un'impresa. La nozione di aiuto comprende non soltanto prestazioni positive, ma anche gli interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che, di conseguenza, senza essere sovvenzioni nel senso stretto del termine, ne hanno la stessa natura e producono effetti identici ([128]). Allo stesso modo, dalla giurisprudenza risulta che il mancato intervento può essere considerato come un intervento che dà luogo a un vantaggio nei casi in cui un operatore privato che si trovi in una situazione il più possibile simile a quella dello Stato, agendo in condizioni normali di mercato, avrebbe agito. Esempi di tali situazioni includono la continua tolleranza nei confronti del mancato pagamento del debito ([129]) o dell'utilizzo di proprietà pubbliche senza il pagamento del rispettivo canone di locazione ([130]). La Commissione ricorda che l'istituzione di un accordo di trasferimento di profitti e perdite implica l'introduzione di un automatismo che dovrebbe sostituirsi alla necessità di decidere, ogni anno, l'eventuale trasferimento di profitti o perdite alla società madre. Tuttavia tale automatismo non esclude che le operazioni, vale a dire il trasferimento di perdite/profitti, possano diventare svantaggiose per una parte contraente, altrimenti non sarebbe necessaria una clausola risolutiva non condizionata. Un operatore prudente in un'economia di mercato valuterebbe infatti se il mantenimento di un accordo sia vantaggioso e, in caso contrario, risolverebbe un accordo divenuto svantaggioso. La Commissione ritiene pertanto che sia altresì necessario valutare la logica economica dei trasferimenti delle perdite per i periodi in cui una delle parti avrebbe potuto risolvere l'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

([126]) In relazione agli investimenti, cfr. sentenza della Corte del 5 giugno 2012, *Commissione/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punti da 79 a 82 e punto 87.

([127]) Sentenza del Tribunale del 15 dicembre 2009, *EDF/Commissione*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punto 228.

([128]) Cfr. ad esempio la sentenza della Corte di giustizia del 3 aprile 2014, *Francia/Commissione*, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, punto 94 e giurisprudenza ivi citata.

([129]) Cfr. ad esempio sentenza del Tribunale del 13 settembre 2010, *Grecia e altri/Commissione*, cause riunite T-415/05, T-416/05 e T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, punti da 377 a 393; sentenza della Corte di giustizia del 12 ottobre 2000, *Magefesa*, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punti 19 e 20.

([130]) Cfr. sentenza del Tribunale del 7 settembre 2022, *JCDecaux Street Furniture Belgium/Commissione*, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, punti 28, 49 e 65 (confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 26 settembre 2024, *JCDecaux Street Furniture Belgium/Commissione*, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Dato che il criterio dell'operatore in un'economia di mercato è applicabile, la Commissione valuterà ora se la conclusione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel 2012 e il trasferimento delle perdite nell'ambito di detto accordo conferiscano un vantaggio economico a DB Cargo, ossia un vantaggio che DB Cargo non avrebbe potuto ottenere a condizioni di mercato. La Commissione deve pertanto stabilire se «[...] in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni paragonabili, operante in normali condizioni di mercato in un'economia di mercato, potrebbe essere stato indotto a effettuare l'investimento in questione» ([131]). A tale riguardo, la Commissione terrà debitamente conto del fatto che DB AG è l'attuale azionista di DB Cargo e non un nuovo investitore.

(376) Nell'applicare il criterio dell'operatore in un'economia di mercato, sono pertinenti solo i benefici e gli obblighi connessi al ruolo dello Stato nella sua qualità di operatore economico. Gli Stati membri dovrebbero valutare tali benefici e obblighi sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'intervento (ossia su base ex ante), basandosi su valutazioni economiche comparabili a quelle che effettuerebbe un operatore razionale in un'economia di mercato in circostanze analoghe. Nel caso di specie, la Germania ha trasmesso alla Commissione una quantità considerevole di dati economici e finanziari, raccolti ed esaminati a intervalli regolari, che chiariscono le aspettative di redditività che DB AG poteva esaminare durante l'intero periodo di applicazione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

(377) Un approccio per verificare il rispetto del principio dell'operatore in un'economia di mercato consiste nell'avvalersi di metodi di valutazione standard generalmente accettati. Tali metodi devono fondarsi su dati obiettivi, verificabili e affidabili, che dovrebbero essere sufficientemente dettagliati e riflettere la situazione economica nel momento in cui l'operazione è stata decisa, tenendo conto del livello di rischio e delle aspettative future. Un metodo standard ampiamente accettato per valutare una decisione di investimento consiste nel valutare l'investimento in termini di valore attuale netto (VAN).

(378) Per stimare il valore del capitale proprio di DB Cargo, la Commissione ha attualizzato gli utili netti, approssimati sulla base dei ricavi operativi al netto degli interessi o dell'EBT se disponibile, inclusi nei piani a medio termine, per il periodo di cinque anni coperto dal rispettivo piano a medio termine (cfr. tabella 5), nonché il valore finale, utilizzando come tasso di attualizzazione il costo del capitale proprio al lordo delle imposte indicato nelle relazioni annuali del gruppo DB per il segmento dell'attività di trasporto merci e logistica. La Commissione ha utilizzato il modello di crescita di Gordon Shapiro per calcolare il valore finale.

(379) Secondo il modello di crescita di Gordon Shapiro, il valore finale di una società è costituito dal VAN dei profitti che la società otterrà in maniera perpetua. Per calcolare tale valore attuale netto sono necessarie le seguenti ipotesi: i) i profitti cresceranno a un determinato tasso di crescita perpetua («g»), a partire dal profitto dell'ultimo anno del piano aziendale; e ii) il tasso di attualizzazione consiste nel costo del capitale proprio o nel WACC, a seconda del tipo di profitto, relativo ai detentori di strumenti di capitale o, più in generale, all'impresa. Il modello di crescita di Gordon Shapiro implica che maggiore sarà il tasso di crescita perpetua, tanto maggiore sarà il flusso di cassa disponibile normalizzato e che tanto più basso sarà il tasso di attualizzazione, tanto più elevato sarà il valore finale. La Commissione ha utilizzato un tasso di crescita perpetua del 2,0 %, come indicato nella seconda relazione E.CA (cfr. tabella 9). La Commissione utilizza lo stesso tasso della seconda relazione E.CA, in quanto esso rappresenta un'ipotesi prudente anche alla luce di altri documenti interni di DB Cargo che indicano un tasso di crescita inferiore (a tale riguardo, la Commissione prende atto della prova della riduzione di valore nel piano a medio termine 2015, che utilizza un tasso di crescita perpetua dell'1,0 %).

(380) La Commissione valuterà la conformità al mercato dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite in riferimento a momenti diversi. I momenti sono i) il 2012, anno della firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite; ii) il 2016, anno in cui è terminato il periodo di divieto di risoluzione; e iii) il 2020, in seguito all'attuazione di altre misure volte a far fronte alle continue perdite di DB Cargo, vale a dire il commissionamento dello studio sul trasporto a carro singolo, l'introduzione del programma «Starke Cargo» e la sostituzione del gruppo di gestione (cfr. considerando 61 e 66).

([131]) Sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 29; sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punti 18 e 19; e sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, *Cityflyer Express/Commissione*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 51. Cfr. anche la comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1), punto 74.

(381) Per quanto riguarda la banca dati per il calcolo del VAN, la Commissione si basa sui piani annuali a medio termine disponibili al momento pertinente. Tenuto conto del volume e della natura delle informazioni contenute nei piani a medio termine (cfr. considerando 55 e 58), la Commissione ritiene che tali piani fossero sufficientemente dettagliati per consentire a DB AG di prendere decisioni in merito all'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Come è prassi comune per organizzazioni simili, i piani a medio termine sono stati elaborati ex ante sulla base dei dati disponibili al momento pertinente e provenienti dal gruppo DB interno e da fonti di dati esterne affidabili (cfr. considerando 55).

5.1.3.1.1. Firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel 2012

(382) Sulla base del metodo descritto ai considerando 378 e 379, la Commissione ha stimato il valore del capitale proprio di DB Cargo in termini di VAN a circa 2 763 milioni di EUR, sulla base del piano a medio termine del 2011 (relativo al periodo 2012-2016), e a circa 2 973 milioni di EUR, sulla base del piano a medio termine del 2012 (relativo al periodo 2013-2017). La Commissione osserva che ciascun piano a medio termine comprende non solo il periodo di programmazione (ad esempio 2012-2016, nel caso del piano a medio termine del 2011), ma anche una stima per l'anno in cui il piano è elaborato e i risultati effettivi dell'anno precedente (nel caso del piano a medio termine del 2011, le stime per il 2011 e i risultati effettivi per il 2010).

(383) La Commissione osserva inoltre che, mentre DB Cargo ha generato perdite negli anni precedenti la firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel 2012, 148 milioni di EUR nel 2010 e 100 milioni di EUR nel 2011, secondo la relazione annuale 2011 di DB Cargo, quest'ultima aveva generato profitti per oltre 500 milioni di EUR tra il 2006 e il 2008 (cfr. considerando 117). Inoltre, secondo le relazioni annuali di DB Cargo, sono stati realizzati, e quindi trasferiti, profitti anche negli anni dal 2001 al 2004 ([132]). Come indicato nella tabella 5, entrambi i piani a medio termine prevedevano che DB Cargo avrebbe dovuto raggiungere il proprio obiettivo prestazionale (in termini di margine EBIT) almeno alla fine del periodo di pianificazione.

(384) A tale riguardo, è possibile che vi sia stata una legittima aspettativa nei confronti del fatto che DB Cargo avrebbe generato profitti e, dato il VAN positivo dei rendimenti sulla base dei piani a medio termine del periodo in questione, la Commissione conclude che la firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel 2012 non ha conferito un vantaggio economico a DB Cargo.

5.1.3.1.2. Periodo fino alla fine del 2016

(385) Il momento successivo in relazione al quale la Commissione ha valutato la conformità al mercato della copertura delle perdite nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è il termine del periodo iniziale di cinque anni. Ciò in quanto, entro tale periodo iniziale, l'accordo di trasferimento di profitti e perdite poteva essere risolto solo per importanti motivi. La scadenza di tale periodo iniziale rappresenta il primo momento in cui una delle parti è stata libera di risolvere l'accordo di trasferimento di profitti e perdite. La Commissione osserva che l'accordo riconosce la perdita della maggioranza dei diritti di voto in DB Cargo come importante motivo di risoluzione (cfr. considerando 48). Come affermato anche dalla Germania (cfr. considerando 50), non è stato questo il caso, in quanto tale importante motivo non è stato invocato durante il periodo iniziale di cinque anni. Inoltre la Commissione osserva anche che, ai sensi dell'articolo 297 dell'AktG, un importante motivo sussiste in particolare laddove sia improbabile che l'altra parte contraente sia in grado di adempiere ai propri obblighi contrattuali ([133]). L'accordo di trasferimento di profitti e perdite prevede che il trasferimento dei profitti da parte di DB Cargo e il rilevamento delle perdite da parte di DB ML (e successivamente DB AG). Poiché le perdite sono state trasferite, tutte le parti hanno adempiuto ai propri obblighi.

(386) Inoltre la Commissione prende atto delle informazioni fornite dalla Germania in merito agli orientamenti in materia di imposta sulle società. Sebbene il paragrafo 6 della sezione R14.5 degli orientamenti in materia di imposta sulle società escluda la questione se le perdite continue costituiscano un importante motivo di risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite durante il periodo iniziale di cinque anni, la Commissione desume dal paragrafo 5, punto 4, della sezione R14.5 che il fatto che la controllata generi sistematicamente perdite non costituisce un motivo che rappresenterebbe un ostacolo all'esecuzione di detto accordo ([134]). La Commissione ritiene dunque che, anche a questo proposito, non sussistesse alcun importante motivo di risoluzione dell'accordo. Pertanto, secondo la Commissione, non esistevano importanti motivi che avrebbero giustificato una risoluzione anticipata dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite.

([132]) Fonte: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (consultato da ultimo il 15 novembre 2024).

([133]) Formulazione originale: «*[e]in wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen*».

([134]) Formulazione originale: «*[d]er Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B.* […] *die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet*».

(387) Inoltre, anche ammesso che una delle parti avesse avuto la possibilità di risolvere l'accordo per motivi importanti, non è detto che un operatore in un'economia di mercato avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite entro la sua durata iniziale. Oltre al rischio di illegittimità, la risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite avrebbe comportato per la società madre la rinuncia a taluni vantaggi previsti dall'accordo, ossia i vantaggi fiscali derivanti dall'unità fiscale e dal controllo diretto sulla gestione della controllata, a fronte dei vantaggi incerti derivanti dal mancato trasferimento di potenziali perdite in futuro. È poco probabile che una società madre lo avrebbe fatto poco dopo la firma di detto accordo. Ciò è tanto più vero in quanto, nel corso della durata iniziale, tutti i piani a medio termine, e quindi la base delle decisioni strategiche, hanno presentato un valore positivo per DB Cargo (cfr. considerando 391).

(388) Sulla base del metodo descritto ai considerando 378 e 379, la Commissione ha stimato il valore del capitale proprio di DB Cargo in termini di VAN a circa 1 000 milioni di EUR, sulla base del piano a medio termine del 2015 (relativo al periodo 2016-2020), e a circa 2 185 milioni di EUR, sulla base del piano a medio termine del 2016 (relativo al periodo 2017-2021).

(389) Come per i piani a medio termine del 2011 e del 2012, anche DB Cargo avrebbe dovuto raggiungere almeno il margine EBIT obiettivo nell'ultimo anno del periodo di programmazione. Inoltre il ROCE, con la precisazione che nel piano a medio termine del 2016 è previsto solo per il gruppo DB Cargo, non dovrebbe essere significativamente al di sotto dell'obiettivo, con un andamento positivo nel corso del periodo di programmazione.

(390) Sebbene la Commissione rilevi che, come è possibile riscontrare nella tabella 4, DB Cargo aveva registrato risultati insufficienti nel quinquennio iniziale rispetto alle previsioni precedenti, avendo generato unicamente perdite, non vi sono prove a disposizione della Commissione che dimostrino che le ipotesi alla base dei piani a medio termine del 2015 o del 2016 fossero manifestamente errate. Inoltre il piano a medio termine del 2015 ha introdotto misure per riformare DB Cargo nell'ambito del programma «Zukunft Bahn».

(391) Sebbene valuti la conformità al mercato in momenti strategici, ossia i) la firma dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite; ii) il termine della durata iniziale di cinque anni dell'accordo; e iii) dopo lo studio sul trasporto a carro singolo, la sostituzione della gestione di DB Cargo e l'introduzione del programma «Starke Cargo», la Commissione ha anche stimato il valore del capitale proprio di DB Cargo sulla base dei piani a medio termine di altri anni. A tale riguardo, la Commissione osserva che, sulla base dei piani a medio termine del 2013 e del 2014, il VAN sarebbe stato rispettivamente di 2 075 milioni di EUR e di 5 555 milioni di EUR.

(392) La Commissione conclude pertanto che la copertura delle perdite nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite con effetto a decorrere dalla fine del 2016, ossia alla scadenza della durata iniziale, non ha conferito a DB Cargo un vantaggio economico.

5.1.3.1.3. Periodo a partire dal 2020

(393) Infine la Commissione ha valutato se DB AG abbia agito al pari di un operatore in un'economia di mercato, coprendo le perdite dopo aver già attuato altre misure volte a far fronte alle continue perdite di DB Cargo, vale a dire il commissionamento dello studio sul trasporto a carro singolo, l'introduzione del programma «Starke Cargo» e la sostituzione del gruppo di gestione (cfr. considerando 61 e 66). La Commissione ha pertanto valutato la conformità al mercato sulla base del piano a medio termine del 2020.

(394) La Commissione ha valutato il valore del capitale proprio di DB Cargo secondo il metodo descritto ai considerando 378 e 379 e sulla base dei dati contenuti nei piani a medio termine del 2020 e del 2021. A tale riguardo, la Commissione osserva che il VAN del valore del capitale proprio di DB Cargo derivante dal piano a medio termine del 2020 e calcolato secondo il metodo utilizzato dalla Commissione è negativo, pari a circa – 441 milioni di EUR. Tuttavia esso non tiene conto del potenziale vantaggio fiscale (cfr. considerando 43). Utilizzando un approccio prudente per stimare lo scudo fiscale considerando l'aliquota fiscale del 30,5 % ([135]) indicata nelle relazioni annuali del gruppo DB del 2020 e del 2021 ([136]), la Commissione ha stimato il valore del capitale proprio di DB Cargo in termini di VAN a circa – 259 milioni di EUR sulla base del piano a medio termine del 2020 (relativo agli anni 2021-2025) ([137]). Ciò significa che un investitore subirebbe perdite per un investimento nella società, sulla base delle previsioni aziendali presentate nei piani a medio termine. La Commissione osserva a tale proposito che la pandemia di COVID-19 ha determinato un ulteriore aumento dell'entità delle perdite di DB Cargo. I danni causati dalla pandemia non sono tuttavia l'unica fonte delle perdite e la Commissione è consapevole del fatto che il piano a medio termine del 2020 comprende già contromisure che compenserebbero circa due terzi dei danni.

(395) La Commissione ricorda che, come descritto al considerando 66, in considerazione delle crescenti perdite (cfr. tabella 4), nel 2020 DB AG ha istituito una nuova gestione presso DB Cargo e ha introdotto un programma per ripristinare la redditività dell'impresa, già compreso nel piano a medio termine del 2019 («Starke Schiene», riguardante rispettivamente DB Cargo: «Starke Cargo»). Ciò significa che l'azionista di DB Cargo aveva già adottato diverse misure (e non per la prima volta, così come erano stati avviati in precedenza altri programmi, ad esempio «Zukunft Bahn») per risollevare le sorti di DB Cargo, sebbene senza successo. La società madre avrebbe potuto così attendersi un miglioramento della situazione finanziaria di DB Cargo o, tenuto conto dell'impatto negativo della pandemia di COVID-19, quantomeno non un evidente deterioramento dello status quo. Tuttavia, nonostante tutte le azioni precedenti, il valore di DB Cargo è diminuito e ha assunto un valore negativo nel piano a medio termine del 2020. Dal piano a medio termine del 2020 emerge inoltre che il programma «Starke Cargo», una strategia basata sulla crescita dei volumi, non era più realizzabile, in quanto i volumi previsti nel piano a medio termine del 2020 sono rimasti per l'intero periodo di programmazione al di sotto dei volumi previsti nel piano a medio termine del 2019, che ha introdotto il programma «Starke Cargo».

(396) La Commissione osserva che i piani a medio termine di DB Cargo elaborati dal 2015 comprendono l'individuazione di rischi e opportunità supplementari con una probabilità di concretizzazione superiore al 40 %; essi non sono previsti nello scenario di base, ma sono comunque individuati data la loro plausibile concretizzazione. Il piano a medio termine del 2020 non comprendeva tali opportunità aggiuntive. Esso individuava tuttavia rischi aggiuntivi (cfr. considerando 58). Tali rischi erano significativi, in quanto avrebbero comportato un impatto negativo cumulativo sull'EBIT del gruppo DB Cargo, per il periodo di programmazione, pari a – 417 milioni di EUR (cfr. figura 3), il che significa che, se tali rischi individuati si concretizzassero, l'EBIT negativo previsto per il periodo aumenterebbe di circa il 65 %. Ciò significa che era ragionevole presumere che eventuali deviazioni dal piano sarebbero state negative e non positive. Ne consegue il rischio che DB Cargo torni a registrare risultati insufficienti, nonostante si preveda già che genererà un rendimento negativo per l'azionista. Un azionista diligente terrebbe conto anche di tale rischio.

(397) Inoltre nel 2019 è stato commissionato uno studio per trovare soluzioni intese ad affrontare i punti di debolezza del segmento del trasporto a carro singolo, che non era solo strutturalmente in perdita, ma era di fatto il maggiore contributore alle perdite annue di DB Cargo (cfr. considerando 61). Lo studio risale a ottobre 2019 ed è stato modificato, in misura limitata, a gennaio 2020. Esso poteva pertanto orientare le decisioni da adottare per il segmento del trasporto a carro singolo. Per quanto riguarda i risultati dello studio sul trasporto a carro singolo, la

([135]) La Commissione utilizza il WACC al lordo delle imposte del gruppo DB, come indicato nelle relazioni annuali del piano a medio termine, per attualizzare il vantaggio fiscale. Si tratta di un'ipotesi prudente, in quanto il costo del capitale proprio del gruppo DB è inferiore rispetto al costo del capitale proprio del relativo segmento del trasporto merci e della logistica.

([136]) In tale contesto, la Commissione ricorda che la seconda relazione E.CA utilizza un'aliquota fiscale del 15 % per le perdite, in quanto ipotizza che il 50 % possa essere rilevato come riporto delle perdite a un'aliquota fiscale del 30 %, e del 12 % per i risultati positivi dovuti al riporto delle perdite (cfr. considerando 126).

([137]) La Commissione osserva inoltre che non è solo il piano a medio termine del 2020 a presentare un VAN negativo, bensì anche quello del 2021 (che copre gli anni 2022-2026), in cui il suo valore sarebbe pari a circa – 166 milioni di EUR.

Commissione osserva che quattro dei sei criteri utilizzati per valutare le possibili opzioni strategiche erano relativi a criteri di politica pubblica ([138]). La Commissione ritiene che un azionista privato non avrebbe preso in considerazione né i benefici per l'economia nazionale né i benefici ecologici come criteri decisivi ai fini della sua analisi. Analogamente, la responsabilità particolare di mantenere il personale di DB Cargo in quanto società di proprietà dello Stato non è una considerazione rilevante per un azionista privato. Inoltre l'impatto che l'opzione prescelta avrebbe sul sistema ferroviario (nazionale ed europeo) sembra anche più rilevante per lo Stato, in quanto riguarda l'infrastruttura ma anche la ripartizione modale (ad esempio valuta positivamente un trasferimento modale verso il trasporto ferroviario). Ciò detto, l'opzione sembra anche includere alcuni aspetti importanti per un azionista privato, come l'impatto su altri segmenti, ad esempio i treni blocco e il trasporto combinato. Solo due criteri, ossia il posizionamento strategico di DB Cargo e delle sue finanze, sarebbero stati presi in considerazione da un investitore privato (cfr. considerando 64). Tra questi due criteri, il più importante è l'impatto sulle finanze di DB Cargo, in quanto ciò costituisce in definitiva la base per la creazione di valore per l'azionista. A tale riguardo, come illustrato nella figura 4, il ridimensionamento del segmento di attività del trasporto a carro singolo avrebbe costituito l'opzione con l'impatto più positivo sulle finanze di DB Cargo.

(398) Tuttavia la scelta è ricaduta su una strategia diversa. Si trattava di una strategia che, pur contemplando già le entrate derivanti dal sostegno statale al segmento del trasporto a carro singolo (cfr. considerando 68), avrebbe implicato comunque che il segmento fosse in continua perdita a livello operativo (EBIT), come illustrato nella figura 5 (nel piano a medio termine del 2021, il dato è stato rivisto così che il segmento del trasporto a carro singolo iniziasse a generare un EBIT positivo nel 2026, tuttavia sulla base di un sostegno finanziario significativo e continuo da parte dello Stato, cfr. figura 7).

399) La Commissione è consapevole del fatto che tale scelta si basava in parte sulla mancata interruzione dei collegamenti della rete (cfr. considerando 66) al fine di evitare conseguenze negative sulla stessa (e quindi un aumento dei costi), che sembra costituire una preoccupazione legittima. La Commissione osserva inoltre che l'attuale piano di ristrutturazione, sebbene successivo agli eventi del 2021, prevede precise modifiche al sistema di produzione che eliminano le interconnessioni tra i segmenti di attività (cfr. considerando 262), ove necessario, il che potrebbe sollevare dubbi sulla ragionevolezza di non optare prima per lo scenario specifico.

(400) Inoltre il piano sembra includere non solo gli aiuti derivanti dal regime in relazione all'«*Anlagenpreisförderung*» (sostegno alla composizione dei treni), ma anche un aiuto supplementare all'attività di trasporto a carro singolo, dato che l'importo di 246 milioni di EUR nella figura 6 supera l'intera dotazione del regime di 200 milioni di EUR (cfr. considerando 67). Gli aiuti supplementari si sono concretizzati solo nel 2024 (cfr. nota 74) e pertanto la ragionevolezza dell'inclusione di tali flussi di entrate nella pianificazione è altamente discutibile.

(401) La Commissione ha inoltre valutato il VAN sulla base dei piani a medio termine tra la fine della durata iniziale dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite e il 2020, ossia i piani a medio termine dal 2017 al 2019. La Commissione osserva che il VAN del capitale proprio di DB Cargo, basato sui piani a medio termine del 2017 e del 2018, sarebbe stato positivo, con circa 1 888 milioni di EUR nel 2017 e circa 1 883 milioni di EUR nel 2018. Il VAN basato sul piano a medio termine del 2019 non è tuttavia conclusivo. Sulla base del metodo descritto ai considerando 378 e 379, il VAN sarebbe stato negativo, con circa – 108 milioni di EUR. Tuttavia, come descritto al considerando 407, sulla base di un metodo leggermente diverso, il VAN del capitale proprio di DB Cargo sarebbe stato leggermente positivo, pari a circa 34 milioni di EUR. Pertanto la valutazione basata sul piano a medio termine del 2019 non è conclusiva e la Commissione non può confermare che, già alla luce di tale piano a medio termine, un azionista privato razionale avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Tuttavia tale piano a medio termine mostra già una tendenza negativa.

(402) Sulla base dei motivi sopra esposti e nel contesto delle crescenti perdite di DB Cargo e del fatto che altre misure, come un cambiamento nella gestione e nella strategia aziendale, erano già state introdotte, un operatore prudente in un'economia di mercato avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite per porre fine all'impatto negativo delle perdite trasferite alla società madre e anche al fine di disciplinare ulteriormente la società, ponendola nelle condizioni di cercare fonti di finanziamento diverse ([139]).

([138]) In particolare, i criteri numerati 1, 2, 5 e 6, ossia: 1) benefici per l'economia nazionale (impatto sulla Germania in quanto sito industriale); 2) benefici ecologici (impatto sulla sostenibilità del trasporto merci in Germania); 5) impatto sul personale di DB Cargo, tenendo conto della «responsabilità speciale» per i dipendenti della società statale; e 6) impatto sul sistema ferroviario nazionale ed europeo.

([139]) Sebbene la Germania sostenga che l'elemento di controllo dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite abbia un effetto disciplinante (cfr. considerando 113), la Commissione dubita dell'efficacia di tali elementi, data la continua incapacità di DB Cargo di rispettare gli obiettivi di prestazione e le continue perdite registrate annualmente (cfr. tabella 4).

(403) Pertanto, tenuto conto del periodo di preavviso di tre mesi prima della fine dell'esercizio fiscale (cfr. considerando 51) e del calendario di preparazione e di presentazione dei piani a medio termine al consiglio di vigilanza di DB Cargo e a DB AG (cfr. considerando 54), la decisione in merito alla risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite non prima della preparazione del piano a medio termine del 2020 sarebbe stata effettiva alla fine del 2021 e le perdite subite da DB Cargo nel 2022 non sarebbero più state automaticamente coperte.

(404) Per quanto riguarda la prima e la seconda relazione E.CA, la Commissione osserva che solo la seconda presenta una quantificazione della redditività (in termini di valore attuale netto) per l'azionista di DB Cargo. Inoltre le relazioni sono state commissionate ex post dopo la copertura delle perdite, cosicché si tratta di elementi di prova prodotti dopo che l'azionista ha preso la decisione di coprire le perdite in questione.

(405) La Commissione osserva che la seconda relazione E.CA utilizza un metodo di calcolo del VAN di DB Cargo leggermente diverso, utilizzando i flussi di cassa disponibili per l'impresa (FCFF), in questo caso di DB AG. Poiché, nella sua valutazione quantitativa, la relazione E.CA non prendeva in considerazione il periodo del 2019 o successivo, la Commissione ha calcolato il VAN anche sulla base degli FCFF utilizzando le stesse ipotesi relative ai vantaggi fiscali e al tasso di attualizzazione (WACC al netto delle imposte del segmento del trasporto merci e della logistica) di cui alla relazione E.CA (cfr. considerando 126 e 127).

(406) Come di consueto nel determinare il valore del capitale proprio quando si utilizzano gli FCFF come base per il VAN, la Commissione ha calcolato la differenza tra il valore finale dell'impresa e il debito netto come valore finale del capitale proprio di DB Cargo ([140]).

(407) Sulla base del metodo descritto ai considerando 405 e 406, il valore del capitale proprio di DB Cargo come VAN nel 2019 sarebbe stato di circa 34 milioni di EUR, circa – 1 852 milioni di EUR nel 2020 e circa – 1 445 milioni di EUR nel 2021. Anche se si tenesse conto positivamente dell'elusione di circa 1,5 miliardi di EUR di costi di uscita per il segmento del trasporto a carro singolo, come stimato nella seconda relazione E.CA, il valore del capitale proprio di DB Cargo rimarrebbe negativo. Pertanto l'utilizzo di questo metodo diverso non mette in discussione le risultanze secondo cui un investitore prudente operante in un'economia di mercato avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite con effetto a decorrere dalla fine del 2021.

(408) Per quanto riguarda l'argomentazione della Germania secondo cui un azionista esistente agisce in modo diverso rispetto a un nuovo investitore (cfr. considerando 116), la Commissione concorda, nel complesso, sul fatto che sia così. La Commissione tiene conto anche della posizione assunta in precedenza, dato che DB Cargo non aveva trasferito alcun profitto a DB AG dal 2008 e aveva generato unicamente perdite che dovevano essere coperte dalla società madre (cfr. tabella 4). La Commissione concorda inoltre sul fatto che un azionista esistente avrebbe tenuto conto della continua incapacità di DB Cargo di rispettare i propri obiettivi di prestazione nel processo decisionale. La Commissione osserva che, a tale riguardo, DB AG ha compiuto sforzi che sono accessibili a un azionista esistente, vale a dire l'introduzione di programmi di ristrutturazione o di modifiche alla gestione di DB Cargo, al fine di ripristinare la redditività della società. È ragionevole ritenere che anche un azionista esistente, tenuto conto anche dei vantaggi connessi all'unità fiscale, avrebbe compiuto tali sforzi. Tuttavia non lo avrebbe fatto a tempo indeterminato, in particolare laddove tali sforzi non avessero prodotto risultati positivi. A tale riguardo, la Commissione ricorda che già sulla base del piano a medio termine del 2019 il valore del capitale proprio di DB Cargo in quanto VAN sarebbe stato pari all'incirca a zero e avrebbe visto un'ulteriore riduzione nonostante tutti gli sforzi precedenti, fino ad acquisire un valore negativo nel piano a medio termine del 2020. Ciò significa che nessuna azione intrapresa in passato, già a partire dal 2015 con il programma «Zukunft Bahn», ha avuto esito positivo. Pertanto è ragionevole presumere che un azionista privato razionale avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite una volta che il valore del suo investimento, anche in base alle ipotesi del piano e non tenendo conto dei risultati storici effettivi, avrebbe assunto un valore chiaramente negativo.

(409) Inoltre, per quanto riguarda l'argomentazione della Germania secondo cui la Commissione ha accettato, in un altro caso, una compensazione di perdite pluriennali come non conferente un vantaggio economico (cfr. considerando 115), la Commissione ricorda che la sua valutazione deve basarsi unicamente sui fatti del caso specifico. L'argomentazione è pertanto irrilevante. Ciò premesso, il caso menzionato dalla Germania riguardava gli aeroporti di Berlino Schönefeld, Tegel e Tempelhof. In quel caso, al considerando 179 della decisione che considerava le

([140]) La Commissione osserva che l'E.CA non ha calcolato la differenza tra il valore finale dell'impresa e il debito netto, calcolando unicamente il valore dell'impresa di DB Cargo e non il valore del relativo capitale proprio.

misure come non costitutive di aiuti, la Commissione ha osservato che i «benefici a lungo termine, ovvero l'apertura riuscita e il funzionamento redditizio di un unico nuovo aeroporto per l'aera metropolitana di Berlino (nonché gli utili attesi dalle attività di Schönefeld dopo alcuni anni di applicazione pratica della strategia LCC), supereranno le perdite accumulate da Schönefeld prima dell'apertura dell'aeroporto BER». In tale contesto, la situazione di DB Cargo, che non prevedeva cambiamenti significativi sul lungo periodo, come l'apertura dell'aeroporto di Berlino-Brandeburgo (BER), non è affatto paragonabile a quella del caso menzionato dalla Germania.

(410) La Commissione conclude pertanto che, a seguito del piano a medio termine del 2020, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite a partire dalla fine del 2021. Ciò significa che la copertura automatica delle perdite degli anni 2022 e successivi conferisce un vantaggio economico a DB Cargo che ne beneficia insieme alle sue controllate, i cui profitti o perdite sono consolidati nei suoi conti societari.

(411) Come stabilito dalla Corte, nel caso di un aiuto individuale l'individuazione del vantaggio economico consente, in linea di principio, di presumere la selettività della misura ([141]). Ciò è così indipendentemente dal fatto che vi siano operatori sui mercati pertinenti che si trovano in una situazione di fatto e di diritto analoga. Poiché è concesso solo a DB Cargo, che ne è unico beneficiario, il vantaggio economico è selettivo.

5.1.3.2. Parziale copertura da parte del Fondo federale delle ferrovie (BEV) delle retribuzioni dei dipendenti pubblici impiegati da DB Cargo («misura 4»)

(412) L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE comprende interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che di conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, hanno la stessa natura e producono effetti identici ([142]). L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue gli interventi statali a seconda della loro causa o del loro scopo, ma li definisce in funzione dei loro effetti ([143]).

(413) La Commissione osserva che la misura 4 si traduce in un sistema in cui tutti i funzionari ferroviari precedentemente impiegati nelle ferrovie pubbliche tedesche sono stati trasferiti a una specifica entità statale risultante dalla fusione tra Deutsche Bundesbahn e Deutsche Reichsbahn (il BEV), che è responsabile del pagamento degli stipendi e di altre prestazioni direttamente ai funzionari interessati. Il BEV gestisce inoltre il fondo di assicurazione sanitaria dei funzionari e le pensioni del personale. Tale sistema è stato istituito al momento della creazione di DB AG come nuova società ferroviaria federale di diritto privato nel 1994, ossia 13 anni prima della piena liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario di merci nel 2007, e da allora non è stato oggetto di modifiche sostanziali (considerando 77) ([144]).

(414) Sulla base delle disposizioni dell'articolo 143 bis della Costituzione federale tedesca e degli articoli 12, 21 e 23 della DBGrG, i funzionari ferroviari formalmente assunti dal BEV sono assegnati a DB AG a titolo oneroso, il cui importo è calcolato individualmente e concretamente per ciascun lavoratore assegnato e versato annualmente da DB AG al BEV. A sua volta DB AG assegna i funzionari ferroviari alle proprie controllate, tra cui DB Cargo. DB Cargo rimborsa le spese per il personale dei funzionari a DB AG, che trasferisce tale importo al BEV.

(415) Inoltre gli elementi di prova presentati dalla Germania dimostrano che il BEV ha assegnato funzionari ferroviari anche ad altre imprese concorrenti di DB AG. Tali assegnazioni limitate sono volontarie, nel senso che non si basano sulle disposizioni della DBGrG, bensì esclusivamente sulle disposizioni dell'articolo 29 del BBG, che prevede il consenso del funzionario interessato (cfr. considerando 77).

([141]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 4 giugno 2015, *Commissione/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punto 60.
([142]) Sentenze della Corte di giustizia del 15 marzo 1994, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punto 13; e dell'11 luglio 1996, *SFEI e altri*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 58.
([143]) Sentenza della Corte di giustizia del 26 ottobre 2016, *Orange/Commissione*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, punto 38.
([144]) Per modifiche limitate all'articolo 21 della DBGrG, cfr. nota 48.

(416) Sulla base dell'articolo 21, paragrafo 1, e dell'articolo 23 della DBGrG, i pagamenti che DB AG deve effettuare a favore del BEV per ogni singolo funzionario ferroviario assegnato devono essere calcolati secondo il principio «dei costi ipotetici», il che significa che l'importo si basa sui costi del personale relativi ai lavoratori comparabili di DB AG assunti sul mercato del lavoro, *come se* i funzionari assegnati fossero stati recentemente assunti da DB AG. Tali pagamenti comprendono tutti gli elementi della retribuzione di un lavoratore assunto in forza di un contratto collettivo pertinente, vale a dire la retribuzione di base e le relative indennità, nonché i contributi a carico del datore di lavoro ai regimi di sicurezza sociale obbligatori. I contributi riguardano, in particolare, i regimi pensionistici, l'assicurazione malattia, l'assicurazione infortuni e la disoccupazione, l'indennità di assistenza a lungo termine, maternità e insolvenza. A seguito dell'applicazione del principio, anche diversi oneri e contributi introdotti dopo la costituzione di DB AG, e che rientrano nei costi del personale relativi ai lavoratori a contratto, sono aggiunti ai costi che DB AG rimborsa al BEV. D'altro canto, i costi derivanti dalle differenze strutturali nella retribuzione e dalle caratteristiche specifiche della normativa relativa al pubblico impiego rispetto al diritto del lavoro privato sono coperti dal BEV. Infine i pagamenti a favore del BEV comprendono anche i costi relativi all'amministrazione delle risorse umane (considerando 79).

(417) Le norme descritte al considerando 416 si applicano anche a DB Cargo, che rimborsa a DB AG i costi del personale dei funzionari ferroviari a essa assegnati. La Germania ha fornito elementi di prova relativi all'attuazione pratica del principio «dei costi ipotetici» nel contesto di DB Cargo, sotto forma di tabelle che confrontano le spese del personale relative ai singoli lavoratori a contratto impiegati direttamente sul mercato del lavoro con le spese del personale relative ai funzionari assegnati dal BEV che si trovano in una situazione professionale simile (età, funzioni, qualifiche e gruppo retributivo simili). Dagli elementi di prova forniti emerge che i costi del personale relativi ai lavoratori a contratto interessati e i costi del personale che DB Cargo, attraverso DB AG, deve corrispondere al BEV a fronte dei funzionari assegnati sono calcolati secondo la stessa metodologia, comprendono gli stessi elementi, in particolare la stessa quota di contributi previdenziali obbligatori a carico dei datori di lavoro e sono, in definitiva, di importo analogo. In conclusione, a seguito dell'attuazione del principio «dei costi ipotetici», i costi del personale che DB Cargo è tenuta a rimborsare al BEV a fronte dei funzionari ferroviari assegnati riflettono il prezzo di mercato del personale con qualifiche pertinenti.

(418) Inoltre la Germania ha dimostrato che il BEV ha assegnato funzionari ferroviari ad altre agenzie statali e, soprattutto, a concorrenti di DB AG. In tali casi, analogamente a quanto avviene per DB AG e DB Cargo, il BEV ha coperto la parte dei costi del personale specifica del regime statutario dei funzionari interessati sulla base di accordi conclusi a livello individuale che riflettono il principio «dei costi ipotetici» di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della DBGrG ([145]). Di conseguenza, tali costi del personale specifici non gravano sui bilanci dell'impresa interessata. Sebbene tale prassi sia limitata, essa dimostra che, in linea di principio, le assegnazioni dei funzionari ferroviari impiegati dal BEV, sia a DB AG che a suoi concorrenti, sono effettuate a un prezzo di mercato.

(419) Inoltre, contrariamente a quanto affermato dal denunciante, la misura 4 differisce notevolmente dalla misura valutata dalla Commissione nella decisione 2012/540/UE, del 20 dicembre 2011, nel caso SA.22553, C 25/08 (ex NN 23/08) — riforma del sistema di finanziamento delle pensioni dei funzionari statali dipendenti di France Télécom al quale la Repubblica francese ha dato esecuzione a favore di France Télécom ([146]) («decisione Orange»), confermata dagli organi giurisdizionali dell'Unione ([147]). In primo luogo, la misura esaminata in tale decisione consisteva in una legge applicabile solo a France Télécom (cui Orange è succeduta) che, in quanto ex dipartimento del ministero delle Poste, dei telegrafi e dei telefoni, era l'unico datore di lavoro dei dipendenti pubblici di tale ministero per cui, insieme a La Poste, lo Stato francese era tenuto a garantire il pagamento delle pensioni ([148]). La misura consisteva in una modifica della legge ad hoc destinata a France Télécom del 1990 ([149]) che prevedeva, tra l'altro, l'obbligo per France Télécom di restituire allo Stato le pensioni dei dipendenti pubblici da essa impiegati. La modifica introdotta nel 1996 ha esonerato France Télécom dalla passività pensionistica relativa all'onere stimato del servizio delle pensioni, svincolando anche gli accantonamenti contabili necessari per far fronte alla passività, e ha notevolmente ridotto l'importo di tale compensazione, ponendo così France Télécom in una posizione più favorevole di quella derivante dalla legge del 1990. In secondo luogo, la Commissione ha osservato che la misura

([145]) Osservazioni della Germania del 21 aprile 2022 e del 27 settembre 2024.
([146]) GU L 279 del 21.8.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Sentenze del Tribunale del 26 febbraio 2015, *Orange/Commissione*, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117; e della Corte di giustizia del 26 ottobre 2016, *Orange/Commissione*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Cfr. considerando 98 e 138 della decisione Orange.
([149]) Legge n. 90-568 del 2 luglio 1990.

esaminata nella decisione Orange non garantiva che gli oneri sociali versati da France Télécom fossero equivalenti a quelli dei suoi concorrenti. In particolare, il contributo corrisposto da France Télécom è stato calcolato sulla base di un tasso comprendente unicamente i contributi corrispondenti ai rischi comuni dei dipendenti soggetti al diritto privato del lavoro comune e dei dipendenti pubblici e, di conseguenza, escludendo i contributi corrispondenti ai rischi non comuni che i concorrenti (o France Télécom per i dipendenti non pubblici) dovevano corrispondere, come la disoccupazione o il mancato pagamento dei salari in caso di insolvenza del datore di lavoro.

(420) Per contro, la misura 4 fa parte di un sistema nell'ambito del quale i funzionari delle ferrovie dello Stato sono stati impiegati, sin dall'inizio del processo di trasformazione ferroviaria federale, da un'entità statale distinta che ha agito in qualità di agenzia che li ha assunti alle stesse condizioni presso DB AG (e, in definitiva, le sue controllate) e altre imprese. Tale sistema è stato applicabile a DB AG sin dalla sua creazione nel 1994 e non è mai stato modificato in modo tale da migliorare la situazione della società o delle sue controllate ([150]). Inoltre la retribuzione da corrispondere per la forza lavoro fornita dal BEV sia a DB AG che ai suoi concorrenti è calcolata individualmente e concretamente per ciascun membro del personale e riflette i costi di mercato di personale con qualifiche analoghe, in quanto comprende tutti gli elementi dei costi sostenuti da un datore di lavoro per tale personale assunto sul mercato. Cosa ancora più importante, la retribuzione da corrispondere al BEV comprende i contributi ai regimi di sicurezza sociale che coprono tutti i rischi sostenuti dai dipendenti del settore privato (cfr. considerando 416).

(421) In conclusione, non si può ritenere che la misura 4 comporti un vantaggio selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE a favore di DB AG o di società appartenenti al gruppo DB come DB Cargo.

(422) Poiché l'esistenza di un vantaggio (una delle condizioni cumulative per determinare l'esistenza di un aiuto di Stato) non può essere dimostrata, la Commissione conclude che la misura 4 non comporta un aiuto di Stato.

5.1.4. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi*

(423) Si riscontra di norma una distorsione della concorrenza ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE quando lo Stato concede un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato dove esiste, o potrebbe esistere, una situazione di concorrenza ([151]). DB Cargo fornisce servizi di trasporto ferroviario di merci in Germania e in altri Stati membri, in cui altre imprese forniscono tali servizi in concorrenza con la società, in particolare dopo la liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario di merci nel mercato interno (cfr. nota 39). Ne consegue che la misura 1, nella misura in cui si ritiene che conferisca un vantaggio selettivo a DB Cargo, può falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.5. *Conclusione in merito all'esistenza di aiuti*

(424) Alla luce delle considerazioni di cui alla sezione 5.15.1, la Commissione conclude che la misura 1 comporta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE per il periodo a decorrere dal 1º gennaio 2022. Per contro, le misure 2, 3 e 4, nonché la misura 1 limitatamente al periodo fino alla fine del 2021, non comportano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.2. **Aiuti nuovi**

(425) Nonostante le argomentazioni della Germania relative alla qualificazione delle quattro misure oggetto dell'indagine come aiuti esistenti, la Commissione deve valutare appieno, di propria iniziativa, se la misura da essa considerata come costitutiva di un aiuto di Stato, ossia l'accordo di trasferimento di profitti e perdite, costituisca un aiuto nuovo o esistente.

(426) Ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del regolamento di procedura, per nuovi aiuti si intendono tutti gli aiuti che non siano aiuti esistenti, comprese le modifiche degli aiuti esistenti.

([150]) Cfr. nota 48.

([151]) Cfr. comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, punto 187 e giurisprudenza ivi citata.

(427) L'accordo di trasferimento di profitti e perdite in esame è stato concluso per un periodo iniziale di cinque anni, al termine del quale è stato automaticamente prorogato per un altro anno al termine di ciascun esercizio finanziario (cfr. considerando 51). Dall'analisi della conformità al mercato dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite è emerso che quest'ultimo ha conferito un vantaggio selettivo a DB Cargo solo a partire dal 2022 (cfr. considerando da 393 a 411) e che, solo a partire da quel momento, l'accordo può essere considerato una misura di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(428) Secondo una giurisprudenza consolidata, la proroga della durata di un aiuto esistente crea un aiuto nuovo distinto dall'aiuto prolungato ([152]), in particolare quando la proroga è accompagnata da un aumento di bilancio per sostenerlo ([153]). Pertanto, per quanto riguarda l'argomentazione avanzata dalla Germania secondo cui l'accordo di trasferimento di profitti e perdite del 2012 costituiva semplicemente una proroga di quello precedente, in vigore dal 1999, la Commissione osserva che l'accordo di trasferimento di profitti e perdite costituisce un atto giuridico chiaramente distinto da eventuali precedenti accordi analoghi conclusi tra DB Cargo e la sua società madre; esso si applica per un nuovo periodo di tempo e comporta l'utilizzo di nuove risorse rispetto a quelle mobilitate nell'ambito di accordi precedenti. Lo stesso vale per le proroghe annuali tacite dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite dopo la scadenza del termine iniziale. La Commissione osserva inoltre che nel 2016 anche le parti di tale accordo sono cambiate, a seguito della fusione tra DB AG e AB ML (considerando 14, 45 e 46), il che modifica anche l'esecutività e l'equilibrio degli interessi delle parti rispetto agli accordi precedenti. Di conseguenza, l'esistenza di eventuali accordi di trasferimento di profitti e perdite precedenti relativi a periodi diversi non fa sì che l'accordo in questione (comprese le sue proroghe tacite) possa essere considerato un aiuto esistente.

(429) Inoltre va osservato che l'articolo 1, lettera b), punto v), del regolamento di procedura non è applicabile all'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Tale disposizione si applica infatti a misure che non costituivano aiuti al momento della loro attuazione, ma che sono divenute tali in un momento successivo in seguito all'evoluzione del mercato interno, senza essere state oggetto di modifica da parte dello Stato membro. Per contro, il mantenimento dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite ha dato luogo a un aiuto di Stato non in seguito a un'evoluzione del mercato interno, bensì a causa delle difficoltà intrinseche di DB Cargo; ciò si è tradotto in perdite tali da non poter più considerare il mantenimento dell'accordo come conforme al mercato (cfr. considerando da 393 a 411).

5.3. **Legittimità dell'aiuto**

(430) A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, i progetti diretti ad istituire nuovi aiuti vanno notificati alla Commissione e non potrebbe essere data loro esecuzione prima che la Commissione li abbia autorizzati. L'aiuto in esame è stato attuato mediante la creazione del diritto opponibile di DB Cargo di trasferire i suoi profitti o perdite effettivi a partire dal 2022 a DB AG, prima dell'approvazione della Commissione. Le autorità tedesche hanno pertanto violato gli obblighi di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Pertanto la misura 1, nella misura in cui si qualifica come aiuto di Stato a partire dal 2022, costituisce un aiuto illegale.

5.4. **Compatibilità dell'aiuto con il mercato interno**

(431) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE prevede che possano essere considerati compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

(432) Per poter essere considerati compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE gli aiuti di Stato devono pertanto soddisfare due condizioni: i) devono essere destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche; e ii) non devono alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

(433) Le due condizioni non pregiudicano il fatto che le decisioni adottate dalla Commissione su tale base debbano garantire il rispetto del diritto dell'Unione ([154]).

([152]) Cfr. sentenze del 26 ottobre 2016, *DEI e Commissione/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punto 50 e giurisprudenza ivi citata; e del 15 dicembre 2022, *Veejaam e Espo*, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, punti 44 e 47.

([153]) Sentenza del 20 maggio 2010, *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, punti da 44 a 47.

([154]) Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 20.

(434) In base alla prima condizione, la Commissione esamina se l'aiuto sia destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche. In base alla seconda condizione, la Commissione raffronta gli effetti positivi dell'aiuto proposto con gli effetti negativi che l'aiuto può avere sul mercato interno ([155]).

(435) Negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione la Commissione ha stabilito i criteri da essa esaminati nel valutare la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione di un'impresa con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE ([156]). In considerazione della natura e delle finalità dell'aiuto di Stato in questione, la Commissione valuterà se l'aiuto sia conforme alle disposizioni degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(436) Nel verificare se gli aiuti per la ristrutturazione abbiano un'incidenza negativa sulle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione effettua una valutazione comparata ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE e degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In base a tale criterio, se il beneficiario è ammesso a ricevere aiuti per la ristrutturazione, la Commissione pondera gli effetti positivi dell'aiuto con gli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri derivanti dall'impatto dell'aiuto di Stato. Nell'effettuare tale valutazione, la Commissione tiene conto della necessità di un intervento statale, dell'adeguatezza, della proporzionalità, della trasparenza dell'aiuto, della mitigazione degli effetti negativi mediante il principio dell'aiuto «una tantum» e delle misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(437) Come indicato al considerando 433, le decisioni adottate dalla Commissione in materia di aiuti di Stato devono garantire il rispetto del diritto dell'Unione. In tale contesto, la Commissione osserva che dall'indagine non risulta che l'aiuto per la ristrutturazione, le condizioni cui è subordinato o le attività economiche che agevola possano comportare una violazione di una disposizione pertinente del diritto dell'Unione. Inoltre la Commissione non ha avviato una procedura nei confronti della Germania in merito a una possibile violazione del diritto dell'Unione che avrebbe un nesso con il caso in questione, né ha ricevuto denunce o informazioni che possano indicare che l'aiuto di Stato, le condizioni cui è subordinato o le attività economiche che agevola siano contrari alle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE.

5.4.1. *Ammissibilità*

(438) Per beneficiare di aiuti per la ristrutturazione un'impresa deve essere considerata un'impresa in difficoltà, come definita nella sezione 2.2 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In particolare il punto 20 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione stabilisce che un'impresa è considerata in difficoltà se, «in assenza di un intervento dello Stato, è quasi certamente destinata al collasso economico a breve o a medio termine». Una tale situazione potrebbe presentarsi quando si verifica almeno una delle circostanze descritte al punto 20, lettere da a) a d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Ai sensi del punto 20, lettera a), degli orientamenti, «nel caso di società a responsabilità limitata, qualora abbia perso più della metà del capitale sociale sottoscritto a causa di perdite cumulate. Ciò si verifica quando la deduzione delle perdite cumulate dalle riserve (e da tutte le altre voci generalmente considerate come parte dei fondi propri della società) dà luogo a un importo cumulativo negativo superiore alla metà del capitale sociale sottoscritto».

(439) Come risulta dalla tabella 4, il capitale proprio di DB Cargo ha superato il capitale sociale sottoscritto ogni anno a partire dal 2012. Tuttavia ciò è dovuto all'esistenza del trasferimento automatico delle perdite ai sensi dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite. Poiché le perdite sono trasferite a DB AG senza incidere sul bilancio di DB Cargo, esse non hanno un impatto negativo sulla posizione in termini di capitale proprio di DB Cargo, che altrimenti dovrebbe assorbire le perdite.

(440) In tale contesto, la Commissione ha constatato che il trasferimento delle perdite nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite (prorogato ogni anno fino alla fine del 2024) a partire dal trasferimento delle perdite dell'esercizio 2022 ha conferito un vantaggio economico a DB Cargo e ha costituito un aiuto di Stato (cfr. considerando 410 e 424) concesso illegalmente dalla Germania (cfr. considerando 430).

([155]) Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punti da 18 a 20.
([156]) Orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, punto 38.

(441) La Commissione ritiene quindi che il trasferimento delle perdite dell'esercizio 2022 abbia falsato la situazione finanziaria effettiva di DB Cargo, come risulta dai suoi conti effettivi, in quanto la sana posizione della società in termini di capitale proprio, riportata nel relativo bilancio, non è dovuta ai suoi risultati finanziari, ma solo all'aiuto di Stato concesso illegalmente, ossia al finanziamento statale che la società non avrebbe potuto ottenere sul mercato. La Commissione ritiene pertanto che, per avere un quadro finanziario realistico di DB Cargo in quel momento, occorra escludere gli effetti di tali trasferimenti e calcolare il capitale proprio rettificato di DB Cargo in una situazione in cui le perdite avrebbero inciso sul capitale proprio della società. In tale contesto, la Commissione sottolinea che il punto 20 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione prevede che si esamini la situazione del beneficiario in assenza dell'aiuto. Si ritiene che un'impresa sia in difficoltà se, in assenza di un intervento dello Stato, è quasi certamente destinata al collasso economico a breve o a medio termine. Il fatto che un determinato intervento statale sia stato strutturato in modo da evitare che le perdite del beneficiario gravassero sul suo bilancio piuttosto che per far fronte a perdite già rilevate nel bilancio non è pertinente, in quanto in assenza di tale intervento l'impresa sarebbe stata quasi certamente destinata al collasso economico.

(442) Come indicato nella tabella 4, la posizione di DB Cargo in termini di capitale proprio alla fine del 2021 ammontava a 666 milioni di EUR. Poiché la Commissione considera solo le perdite trasferite nell'ambito della misura 1 a partire dal 2022 come costitutive di aiuti di Stato, la posizione in termini di capitale proprio del 2021 rappresenta ancora la situazione finanziaria effettiva di DB Cargo in assenza dell'aiuto. Tuttavia le perdite registrate da DB Cargo nell'esercizio 2022 ammontavano a 858 milioni di EUR. Se queste fossero gravate sul capitale proprio della società, la sua posizione in tali termini avrebbe assunto un valore negativo pari a – 192 milioni di EUR. DB Cargo avrebbe registrato quindi un capitale proprio negativo. A tale riguardo, la Commissione osserva che le perdite sono state accumulate nel corso dell'esercizio, mentre il loro trasferimento è avvenuto solo il 31 dicembre di un anno. DB Cargo avrebbe così perso più della metà del capitale sociale sottoscritto nel corso del 2022. Pertanto, in assenza dell'aiuto, più della metà del capitale sociale sottoscritto di DB Cargo sarebbe andata persa a causa delle perdite accumulate al più tardi alla fine del 2022 e successivamente fino ad oggi. DB Cargo si qualifica dunque come impresa in difficoltà ai sensi del punto 20, lettera a), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ([157]). La società sarebbe quindi quasi certamente destinata, senza il mantenimento dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite imputabile alla Germania, al collasso economico a breve o a medio termine, come indicato al punto 20 degli orientamenti.

(443) Ai sensi del punto 20, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa può essere considerata un'impresa in difficoltà qualora sia oggetto di procedura concorsuale per insolvenza o soddisfi le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei suoi confronti di una tale procedura su richiesta dei suoi creditori. DB Cargo non è oggetto di procedura concorsuale per insolvenza e non soddisfa le condizioni previste per l'apertura nei suoi confronti di una tale procedura.

(444) Ai sensi del punto 20, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, si ritiene che un'impresa sia in difficoltà nel caso di un'impresa diversa da una PMI, qualora, negli ultimi due anni: i) il rapporto debito/patrimonio netto contabile dell'impresa sia stato superiore a 7,5; e ii) il quoziente di copertura degli interessi dell'impresa (EBITDA/interessi) sia stato inferiore a 1,0.

(445) DB Cargo non è una PMI. Nel 2022 e nel 2021 DB Cargo aveva un EBITDA negativo pari a circa – 541 milioni di EUR nel 2022 e a – 125 milioni di EUR nel 2021, sulla base della relazione annuale 2022 pubblicata, per cui il quoziente di copertura degli interessi della società sarebbe stato negativo. Dal momento che alla fine del 2022, in assenza dell'aiuto, il capitale proprio sarebbe stato negativo, il rapporto debito/patrimonio netto di DB Cargo sarebbe stato negativo. Tuttavia nel 2021 il rapporto debito/patrimonio netto, tenendo conto solo dei prestiti, era di circa 3,4. Pertanto il punto 20, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione non sarebbe soddisfatto.

(446) Ai sensi del punto 21 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa di nuova costituzione, attiva da meno di tre anni, non è ammessa a beneficiare di aiuti per la ristrutturazione. DB Cargo opera con la sua denominazione attuale e nella sua forma societaria attuale dal 2016 (cfr. considerando 12, lettera d). Tenendo conto delle diverse denominazioni e delle diverse forme societarie, DB Cargo opera in qualità di controllata (in)diretta di DB AG dal 1999 (cfr. considerando 47). Pertanto DB Cargo non è un'impresa di nuova costituzione.

([157]) Dal punto di vista tecnico e contabile, tale condizione è rigorosamente soddisfatta il giorno in cui le perdite cumulate superano la soglia del 50 % del capitale sociale sottoscritto, che può essere certificata solo ex post al termine dell'esercizio e successivamente dopo la certificazione del revisore. Ai fini della sua applicazione pratica, la condizione deve essere interpretata alla luce della definizione qualitativa secondo cui l'impresa sarebbe quasi certamente destinata al collasso economico a breve e a medio termine, che può variare. Nel caso di specie, le perdite operative effettive del 2021 e i risultati previsti per periodo a partire dal 2022, che avrebbero indotto un azionista operante in economia di mercato a notificare a DB Cargo la risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite il 30 settembre 2021. In tal caso e a partire da quel momento, DB Cargo sarebbe stata quasi certamente destinata al collasso economico a breve e a medio termine, con il prevedibile e crescente impoverimento della sua base di capitale proprio.

(447) Inoltre, secondo il punto 22 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa facente parte di un gruppo più grande non può, in linea di principio, beneficiare di aiuti per la ristrutturazione, salvo qualora si possa dimostrare che le sue difficoltà sono intrinseche e non risultano da una ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo e che sono troppo gravi per essere risolte dal gruppo stesso.

(448) La Commissione ribadisce che l'obiettivo del punto 22 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione è quindi di impedire a un gruppo di imprese di far sostenere allo Stato il costo di un piano di ristrutturazione di una delle imprese che lo compongono, quando tale impresa è in difficoltà e il gruppo è esso stesso all'origine di tali difficoltà oppure dispone dei mezzi per farvi fronte da solo ([158]).

(449) Come descritto ai considerando da 9 a 14, DB Cargo fa parte del gruppo DB e quindi di un gruppo più grande. Tuttavia, come risulta dal considerando 60 e dalla tabella 6, le perdite di DB Cargo derivano dalla sua attività. In particolare, il segmento di attività di trasporto a carro singolo è strutturalmente in perdita. Dal momento che derivano dalla generazione continua di perdite dovute alla non redditività della sua attività, le difficoltà di DB Cargo sono intrinseche e non risultano da una ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo DB, dall'aumento arbitrario dei costi della società o dalla riduzione o dal trasferimento dei suoi profitti alla società madre o alle affiliate.

(450) Sebbene il gruppo DB, secondo le sue relazioni annuali per gli anni dal 2020 al 2023, registri perdite dal 2020 (– 5 707 milioni di EUR nel 2020, – 911 milioni di EUR nel 2021, – 227 milioni di EUR nel 2022 e – 2 351 milioni di EUR nel 2023), la Commissione osserva che il gruppo ha di fatto affrontato le difficoltà di DB Cargo. Tutte le perdite di DB Cargo sono state infatti trasferite a DB AG e, di conseguenza, DB Cargo è stata protetta dalle conseguenze dei suoi risultati negativi. Sebbene la Commissione ritenga che il trasferimento delle perdite a partire dalle perdite del 2022 costituisca un aiuto di Stato, ciò non cambia il fatto che il gruppo più grande ha aiutato DB Cargo, pur rappresentando il soggetto fornitore dell'aiuto.

(451) La Commissione ricorda che, come descritto al considerando 448, l'obiettivo del punto 22 è quello di impedire allo Stato di sostenere i costi di una ristrutturazione, quando il gruppo di imprese cui appartiene il beneficiario dispone dei mezzi per farlo. Sebbene il gruppo abbia fatto fronte alle difficoltà di DB Cargo, la Commissione osserva che il gruppo DB ha attenuato le difficoltà della società fornendo un sostegno che, pur non essendo ritenuto costitutivo di un aiuto di Stato prima del 2022, costituisce un aiuto di Stato a partire dal 2022. Le circostanze di DB AG e DB Cargo sono specifiche in questo contesto, in quanto la società madre è diventata il concedente dell'aiuto di Stato nel 2022. Non si tratta di una situazione in cui, come spiegato al considerando 448, un gruppo scarica sullo Stato i costi della ristrutturazione di un'impresa a esso appartenente; al contrario, il gruppo è diventato il concedente dell'aiuto. In queste circostanze specifiche, in cui il gruppo DB rappresenta il concedente dell'aiuto, il gruppo non avrebbe potuto fare di più per fare fronte alle difficoltà di DB Cargo. La Commissione conclude pertanto che il fatto che DB Cargo appartenga al gruppo DB non costituisce un ostacolo all'ammissibilità di DB Cargo agli aiuti per la ristrutturazione ai sensi del punto 22 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

5.4.2. *L'aiuto è destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche*

(452) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE per poter essere considerato compatibile con il mercato interno l'aiuto di Stato deve agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche.

(453) A tale riguardo, al fine di dimostrare che l'aiuto per la ristrutturazione è destinato ad agevolare lo sviluppo di tali attività o regioni, lo Stato membro che concede l'aiuto deve dimostrare che questo è inteso a prevenire difficoltà di ordine sociale o ad affrontare un fallimento del mercato (cfr. sezione 3.1.1 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione), con il ripristino della redditività a lungo termine dell'impresa (cfr. sezione 3.1.2 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione). La Commissione osserva che, come riconosciuto al punto 43 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, di fatto l'uscita dal mercato riveste un ruolo importante nel più ampio processo di crescita della produttività; pertanto il semplice fatto di impedire che un'impresa esca dal mercato non costituisce una giustificazione sufficiente per la concessione dell'aiuto di Stato. Per contro gli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione sono tra i tipi di aiuti di Stato più distorsivi, in quanto interferiscono con il processo di uscita dal mercato.

([158]) Cfr. sentenza del Tribunale del 13 maggio 2015, *Niki Luftfahrt/Commissione*, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, punto 159 e sentenza del Tribunale del 18 maggio 2022, *Ryanair DAC/Commissione*, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, punto 46.

(454) Tuttavia, in determinate situazioni, la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà può contribuire allo sviluppo di attività economiche o regioni, anche al di là delle attività svolte dal beneficiario. Ciò avviene quando, in assenza di tali aiuti, il dissesto del beneficiario provocherebbe situazioni di fallimento del mercato o di difficoltà di ordine sociale, ostacolando lo sviluppo delle attività economiche e/o delle regioni interessate da tali situazioni. Un elenco non esaustivo di tali situazioni figura al punto 44 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(455) La Commissione valuterà in primo luogo se l'aiuto sia destinato a evitare una situazione di fallimento del mercato o di difficoltà di ordine sociale (sezione 5.4.2.1) e se l'aiuto per la ristrutturazione sia accompagnato da un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario (sezione 5.4.2.2).

5.4.2.1. Prevenzione delle difficoltà sociali o del fallimento del mercato che contribuisce allo sviluppo di un'attività economica o di una regione economica

(456) Conformemente al punto 44 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli Stati membri devono dimostrare che il dissesto in cui si trova il beneficiario rischia di comportare gravi difficoltà di ordine sociale o un grave fallimento del mercato, in particolare mostrando una delle situazioni elencate al punto 44 degli orientamenti. Ai sensi del punto 44 degli orientamenti, la prevenzione delle difficoltà sociali o del fallimento del mercato può essere dimostrata, in particolare, dimostrando che è soddisfatta una delle circostanze elencate al punto 44, lettere da a) a g). A tale riguardo, la Commissione osserva che, in particolare, le circostanze di cui al punto 44, lettera b), degli orientamenti, ossia i casi in cui l'aiuto è destinato ad evitare il rischio che la crescita economica sia ostacolata dall'interruzione di un importante servizio in conseguenza dell'uscita del beneficiario dal mercato, sono pertinenti ai fini della valutazione della misura di aiuto.

5.4.2.2. L'aiuto evita l'interruzione di un servizio importante

(457) L'attività economica sostenuta dall'aiuto è il trasporto di merci, effettuato prevalentemente e sistematicamente su strada per oltre due terzi del volume totale delle merci trasportate in Germania (tabella 31).

Tabella 31

Ripartizione modale per il trasporto merci in Germania (in %)

In milioni di EUR (arrotondati)

	2018	2019	2020	2021	2022
Trasporto stradale	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Trasporto ferroviario	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Altri modi di trasporto	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Fonte: *Bundesnetzagentur «Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe» pag. 12, fig. 3* ([159]).

(458) Nonostante la quota predominante di trasporto su strada, la Commissione osserva che il trasporto ferroviario di merci offre vantaggi significativi rispetto a quello su strada, contribuendo allo sviluppo sostenibile ed economico dell'industria del trasporto merci. In effetti, il trasporto ferroviario di merci è molto più rispettoso dell'ambiente di quello su strada, in quanto i treni producono fino all'80 % di emissioni di CO_2 in meno per tonnellata di carico rispetto agli autocarri. La comunicazione della Commissione «Il Green Deal europeo» ([160]) indica che «[p]er conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050» e

([159]) Disponibile all'indirizzo: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final dell'11.12.2019. Pubblicato all'indirizzo: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

che «[u]na priorità è quella di trasferire una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne». Analogamente, nella comunicazione «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» ([161]) (la «strategia per una mobilità sostenibile e intelligente»), la Commissione ha rilevato la necessità di «un'azione decisiva per orientare più attività verso modi di trasporto più sostenibili (in particolare [...] trasferendo una notevole quantità di merci sulle rotaie, sulle vie navigabili interne e sul trasporto marittimo a corto raggio)». La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ha inoltre riconosciuto che «[p]oiché l'innovazione plasmerà la mobilità [...] delle merci del futuro, è opportuno definire un quadro corretto e fattori abilitanti adeguati per favorire questa transizione, che potrà rendere molto più efficiente e sostenibile il sistema dei trasporti».

(459) Riducendo inoltre l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico e la congestione stradale causati dal trasporto su strada, il trasporto ferroviario diventa un elemento fondamentale della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio. Rispetto al trasporto su strada, il trasporto ferroviario è inoltre molto più efficiente sotto il profilo energetico, in quanto i treni possono spostare grandi volumi di merci su lunghe distanze utilizzando meno carburante, il che riduce il consumo complessivo di energia da combustibili fossili. Tale efficienza è maggiore quando le reti ferroviarie sono alimentate da energia elettrica da fonti rinnovabili, rendendo il trasporto di merci più pulito e sostenibile.

(460) Inoltre, su lunghe distanze, il trasporto ferroviario di merci può offrire notevoli vantaggi in termini di costi, in particolare per quanto riguarda il trasporto di merci pesanti o alla rinfusa; tale modalità consente infatti di gestire maggiori quantità di carico in un unico viaggio, con una conseguente riduzione dei costi di trasporto per tonnellata rispetto al trasporto su strada. Il minor consumo di carburante e la necessità di una riduzione del personale riducono ulteriormente le spese operative, consentendo alle imprese di ottimizzare economicamente le proprie catene di approvvigionamento.

(461) Il trasporto ferroviario può spostare grandi volumi di merci con maggiore uniformità e minori ritardi, in quanto è meno interessato dalla congestione del traffico stradale, dalle condizioni meteorologiche e dagli incidenti. Tale affidabilità è fondamentale per le industrie con tempistiche di consegna rigorose, in quanto garantisce che la consegna delle merci avvenga in tempo utile e con meno interruzioni. Le ferrovie offrono inoltre una maggiore scalabilità, in quanto possono accogliere spedizioni di grandi dimensioni più facilmente delle reti stradali, il che le rende ideali per i carichi alla rinfusa e containerizzati.

(462) Un ulteriore vantaggio del trasporto ferroviario di merci consiste nel fatto che esso consente di ridurre la pressione sulle reti stradali. Ciò si traduce in una riduzione della congestione, degli incidenti stradali e dei costi di manutenzione stradale. Il minor ricorso al trasporto su strada estende la durata di vita delle infrastrutture pubbliche e contribuisce a ridurre l'onere complessivo in termini di costi sostenuti da governi e contribuenti. Infine il trasporto ferroviario di merci può essere efficacemente integrato nei sistemi di trasporto multimodale, che combinano il trasporto ferroviario con quello marittimo, stradale e aereo creando catene logistiche ininterrotte. Tale interconnessione rafforza le rotte commerciali globali, favorendo la circolazione efficiente delle merci attraverso le regioni e le frontiere. Il trasporto ferroviario si dimostra particolarmente vantaggioso nel collegamento dei principali porti con le destinazioni situate nell'entroterra, consentendo flussi di carichi agevoli ed efficienti.

(463) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il trasporto ferroviario di merci svolga un ruolo fondamentale nello sviluppo responsabile del trasporto merci in generale, in quanto affronta l'urgente necessità di soluzioni logistiche sostenibili. Il minore impatto ambientale, l'efficienza energetica e la capacità di spostare grandi volumi di merci su lunghe distanze, che caratterizzano tale modalità, aiutano le imprese a realizzare i loro obiettivi ambientali, sociali e di governance (ESG), riducendo al contempo i costi di trasporto.

(464) Sostenendo il trasporto ferroviario di merci, le imprese contribuiscono a una catena di approvvigionamento globale più sostenibile, contribuiscono a ridurre le emissioni di CO_2 e promuovono una crescita economica a lungo termine in linea con gli obiettivi ambientali. Il passaggio dal trasporto di merci su strada a quello ferroviario consente quindi a imprese e governi di svolgere un ruolo diretto nel conseguimento degli obiettivi climatici e nella riduzione dell'impatto ambientale della logistica.

(465) In tale contesto, la Commissione osserva che le misure di ristrutturazione mirano a prevenire una situazione in cui DB Cargo va incontro al collasso economico a causa delle difficoltà finanziarie che si trova ad affrontare.

([161]) Comunicazione della Commissione su una «strategia per una mobilità sostenibile e intelligente» del 9.12.2020 [COM(2020) 789 final], disponibile all'indirizzo: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) In effetti, sebbene il settore del trasporto ferroviario di merci europeo, in particolare il segmento del trasporto a carro singolo, svolga un ruolo cruciale nella rete logistica, soprattutto in Germania, esso si trova tuttavia ad affrontare notevoli sfide strutturali e operative, come spiegato in dettaglio nei considerando da 60 a 68. Il trasporto a carro singolo, che implica il trasporto di merci in singoli vagoni anziché in treni completi, offre flessibilità per le spedizioni più piccole. La Commissione osserva tuttavia che tale segmento incontra difficoltà nel competere con il trasporto di merci su strada, che è più rapido e adattabile alle diverse esigenze logistiche. La sopravvivenza di questo settore è fondamentale non solo per le catene di approvvigionamento industriali, ma anche al fine di conseguire gli obiettivi di sostenibilità dell'Europa. Nonostante la sua importanza, il trasporto a carro singolo costituisce un segmento di attività vulnerabile a causa di alcune difficoltà che affronta, tra cui la copertura limitata della rete ferroviaria, i costi elevati e le inefficienze.

(467) La Commissione osserva che uno dei principali ostacoli al trasporto a carro singolo consiste nella limitata capillarità della rete ferroviaria rispetto a quella stradale. Sebbene sia eccellente per il trasporto su lunga distanza, spesso il trasporto ferroviario manca della connettività locale necessaria ai fini dell'efficienza delle consegne da punto a punto. Di conseguenza per il miglio finale è spesso necessario un supplemento di trasporto stradale, il che rende la catena logistica complessa e rallenta le consegne. Ad aggravare il problema vi è il fatto che la velocità media dei treni a carro singolo è particolarmente bassa (oscilla tra i 22 e i 25 km/h); molto più bassa rispetto al trasporto su strada. Il ritmo lento, insieme ai frequenti trasbordi, compromette la capacità del trasporto a carro singolo di offrire tempi di consegna competitivi in un mercato che richiede sempre più rapidità e flessibilità.

(468) Un'altra questione urgente è rappresentata dalla sostenibilità finanziaria del trasporto a carro singolo. Tale modello è gravato da elevati costi fissi relativi all'infrastruttura, al materiale rotabile e alle operazioni. La redditività è realizzabile solo quando grandi volumi attraversano lunghe distanze; il trasporto a carro singolo però è spesso adoperato per spedizioni di minore entità, con conseguenti inefficienze e costi più elevati. Le questioni relative all'interoperabilità tra le reti ferroviarie europee complicano ulteriormente le operazioni. Sebbene iniziative come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) abbiano contribuito a eliminare i problemi di interoperabilità, le differenze normative a livello nazionale, le variazioni dello scartamento dei binari e i sistemi di segnalamento incompatibili continuano a causare ritardi e aumenti dei costi per le operazioni transfrontaliere a carro singolo.

(469) Gli operatori del segmento del trasporto a carro singolo si trovano ad affrontare una forte concorrenza, non solo da parte del trasporto di merci su strada, ma anche da parte dei nuovi operatori sul mercato ferroviario, in quanto questi ultimi tendono a concentrarsi esclusivamente su segmenti di nicchia redditizi, come i treni blocco, che offrono servizi da punto a punto senza fermate intermedie, evitando così le complessità operative e le inefficienze associate al trasporto a carro singolo, i cui sistemi e apparecchiature obsoleti e i costi fissi elevati pesano sugli operatori storici, come DB Cargo.

(470) Nonostante le notevoli difficoltà, si pone nuovamente l'accento sul valore strategico del trasporto a carro singolo nella transizione dell'Europa verso un trasporto merci sostenibile. Il trasporto ferroviario di merci costituisce una pietra angolare del Green Deal ([162]) e della politica «Pronti per il 55 %» ([163]) dell'Unione, che mirano a ridurre le emissioni di carbonio del 55 % entro il 2030. Al fine di conseguire questi obiettivi ambientali è essenziale incoraggiare il passaggio dal trasporto su strada a quello ferroviario, in particolare per il trasporto a carro singolo e intermodale. In tale contesto, i progressi tecnologici consentono di ben sperare nel miglioramento dell'efficienza e della competitività del trasporto a carro singolo. Gli investimenti nelle infrastrutture digitali e nell'ammodernamento delle reti per il trasporto a carro singolo dovrebbero migliorare l'affidabilità e la velocità dei servizi, rendendo il trasporto a carro singolo un'alternativa più redditizia al trasporto su strada in futuro.

([162]) Il Green Deal europeo, lanciato dalla Commissione europea a dicembre 2019, rappresenta la tabella di marcia dell'UE verso un'economia sostenibile e neutra in termini di emissioni di carbonio e mira a rendere l'UE climaticamente neutra entro il 2050. Tra i suoi obiettivi principali figurano la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55 % entro il 2030, la decarbonizzazione dell'energia, la promozione di un'economia circolare, il ripristino della biodiversità e la promozione dell'agricoltura sostenibile attraverso la strategia «Dal produttore al consumatore». Il piano sostiene l'innovazione verde, la transizione industriale e un meccanismo per una transizione giusta per aiutare i lavoratori nelle regioni colpite. La sua tabella di marcia si sviluppa come segue: 2019: lancio del Green Deal; 2020-2021: sviluppo di strategie specifiche (ad esempio, biodiversità ed economia circolare); 2021: introduzione del pacchetto «Pronti per il 55 %»; 2022-2030: attuazione delle politiche, con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 55 % entro il 2030; 2050: neutralità climatica.

([163]) Il programma «Pronti per il 55 %» è un pacchetto legislativo dell'Unione lanciato a luglio 2021 nell'ambito del Green Deal europeo, volto a ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, sulla via della neutralità climatica entro il 2050. Le principali misure comprendono: i) la riforma del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) e l'introduzione di un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM); ii) aggiornamenti della direttiva sulle energie rinnovabili (RED), che puntano all'obiettivo del 40 % di energie rinnovabili entro il 2030, e della direttiva sull'efficienza energetica, per un migliore uso dell'energia; iii) il rafforzamento dei pozzi di assorbimento del carbonio nell'ambito del regolamento relativo all'uso del suolo, al cambiamento di uso del suolo e alla silvicoltura (LULUCF); iv) la creazione di un Fondo sociale per il clima a sostegno delle famiglie vulnerabili. La sua tabella di marcia si sviluppa come segue: 2021: lancio del pacchetto e discussione; 2022: realizzazione di accordi politici; 2023-2025: attuazione delle politiche fondamentali; 2030: riduzione delle emissioni del 55 %; 2050: neutralità climatica.

(471) In tale contesto, la Commissione ritiene che l'importanza strategica del trasporto a carro singolo non possa essere sopravvalutata. A tale riguardo, la Commissione osserva che esso è fondamentale per numerose industrie, tra cui quella dei prodotti chimici, automobilistica e manifatturiera, che dipendono dal trasporto ferroviario di merci per spedizioni più piccole e flessibili che non possono riempire interi treni. Il il dissesto in cui si trova DB Cargo, e quindi le sue attività di trasporto a carro singolo, avrebbe gravi ripercussioni su tali industrie, in quanto soluzioni logistiche alternative, in particolare il trasporto di merci su strada, avrebbero difficoltà a conciliare la capacità e i benefici ambientali del trasporto ferroviario. Tale dissesto potrebbe comportare un aumento dei costi, interruzioni della catena di approvvigionamento e persino perdite di posti di lavoro in settori chiave che dipendono dal trasporto ferroviario di merci per il trasporto di beni intermedi e materie prime.

(472) La Commissione ritiene inoltre che l'impatto sociale più ampio di un'interruzione dei servizi di trasporto a carro singolo sarebbe considerevole. In effetti, il riorientamento del trasporto merci verso la strada aggraverebbe le sfide ambientali e infrastrutturali, in quanto il trasporto su strada produce emissioni notevolmente più elevate e contribuisce alla congestione. In tale contesto, la Commissione ritiene che questo passaggio comprometterebbe gli obiettivi di sostenibilità sia nazionali che dell'UE, come le iniziative del Green Deal e del pacchetto «Pronti per il 55 %», che pongono l'accento sulla riduzione delle emissioni di carbonio realizzata attraverso il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Pertanto la perdita di servizi di trasporto a carro singolo rappresenterebbe sia un fallimento del mercato sia una battuta d'arresto del più ampio sforzo inteso a ridurre i danni ambientali.

(473) La Commissione riconosce che la complessità delle operazioni di trasporto a carro singolo rende difficile per altri operatori ferroviari replicare tale segmento o espandersi al suo interno. A differenza dei treni blocco, che circolano direttamente da punto a punto, il trasporto a carro singolo comporta l'assemblaggio di singoli carri di clienti diversi in un unico treno negli scali di smistamento. Tale processo ad alta intensità di lavoro richiede una logistica sofisticata, attrezzature specializzate e una vasta infrastruttura. I margini sono modesti e la concorrenza nel settore del trasporto di merci su strada, che offre servizi più rapidi e flessibili, rende difficile per altre società investire in servizi di trasporto a carro singolo su larga scala come quelli di DB Cargo.

(474) In qualità di principale operatore dei trasporti a carro singolo in Danimarca (con una quota del [...] %) ([164]), Germania (con una quota del 90 %) ([165]), Paesi Bassi (con una quota del [...] %) ([166]) e Italia (con una quota del [...] %) ([167]), DB Cargo dispone di un'ampia rete di scali di smistamento, locomotive e personale formato, offrendo economie di scala che i nuovi operatori avrebbero difficoltà a realizzare in tali Stati membri. Inoltre la posizione di DB Cargo come operatore storico del trasporto ferroviario di merci in Germania le consente di integrare i servizi di trasporto a carro singolo con soluzioni per la catena di approvvigionamento a livello più ampio, un vantaggio di cui potrebbero non disporre gli operatori più piccoli o nuovi. La Commissione ritiene che i costi fissi elevati, associati alle difficoltà operative intrinseche del trasporto a carro singolo ([168]), creino ostacoli significativi per i potenziali nuovi operatori del segmento, rendendo improbabile che altri possano intervenire per sopperire alle carenze generate dall'eventuale fallimento di DB Cargo, in particolare del relativo segmento di trasporto a carro singolo, senza causare interruzioni.

(475) La Commissione ritiene che gli aiuti per la ristrutturazione a sostegno del piano di ristrutturazione evitino l'uscita di un'impresa in grado di impedire l'interruzione dell'importante servizio fornito da DB Cargo, in particolare per quanto riguarda il trasporto a carro singolo. Essa conclude che, evitando il rischio di interruzione dei servizi forniti da DB Cargo, gli aiuti per la ristrutturazione a sostegno del piano di ristrutturazione contribuiscono all'obiettivo ben definito di evitare difficoltà sociali o fallimenti del mercato, come previsto al punto 44, lettera b), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, e dunque allo sviluppo dell'attività economica di fornitura di servizi di trasporto merci terrestre su tutto il territorio della Germania e degli altri Stati membri in cui opera DB Cargo.

([164]) Cfr. sezione 2.2, considerando 27 e 37.
([165]) Cfr. sezione 2.2, considerando 27 e 37.
([166]) Cfr. sezione 2.2, considerando 27 e 37.
([167]) Cfr. sezione 2.2 sopra, considerando 27 e 37.
([168]) Cfr. considerando da 466 a 469.

5.4.2.3. Piano di ristrutturazione e ripristino della redditività a lungo termine

(476) Ai sensi del punto 46 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, in caso di aiuti ad-hoc, la concessione di un aiuto per la ristrutturazione deve essere subordinata alla realizzazione di un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività del beneficiario. Porre rimedio alle cause che hanno portato alla difficoltà del beneficiario, agevolandone il ripristino della redditività a lungo termine, è una condizione necessaria affinché l'aiuto per la ristrutturazione contribuisca allo sviluppo delle attività e delle regioni economiche in cui il beneficiario opera.

(477) Ne consegue che la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione che ha coperto le perdite subite da DB Cargo nel corso del 2022 e che avrebbe registrato entro il 31 dicembre 2022 in assenza dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite deve essere valutata come subordinata alla realizzazione del piano di ristrutturazione il cui processo di preparazione ed elaborazione ha avuto inizio a luglio 2022, anche se il piano è stato formalmente trasmesso alla Commissione in un momento successivo, già in fase di attuazione (considerando 173 e 174). Nel caso di specie, la realizzazione delle perdite coperte dall'accordo di trasferimento di profitti e perdite che il piano mira a contenere e le tempistiche della preparazione e dell'attuazione del piano entro il 2022 sono vicine nel tempo.

(478) È pertanto opportuno considerare che la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione previsto fino alla fine del 2025 compreso, per quanto illegittimamente concesso a monte, deve essere valutata in relazione al piano di ristrutturazione e alla sua conformità ai requisiti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(479) Ai sensi dei punti da 45 a 48 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli aiuti per la ristrutturazione dovrebbero essere concessi solo per sostenere un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata, le cui misure devono essere destinate a ripristinare la redditività a lungo termine, escludendo qualsiasi ulteriore aiuto oltre a quello a sostegno del piano di ristrutturazione del beneficiario, entro un lasso di tempo ragionevole e il più rapidamente possibile. Il piano di ristrutturazione deve evidenziare sia le cause delle difficoltà del beneficiario che le sue debolezze e deve illustrare il modo in cui le misure di ristrutturazione proposte porranno rimedio a tali problemi.

(480) Ai sensi del punto 49 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, il piano di ristrutturazione deve fornire informazioni sul modello aziendale del beneficiario atte a dimostrare il modo in cui il piano promuoverà la sua redditività a lungo termine. Dovrebbero essere incluse, in particolare, informazioni sulla struttura organizzativa, sui finanziamenti, sul governo societario e su tutti gli altri aspetti pertinenti. Il piano di ristrutturazione deve inoltre valutare se le difficoltà del beneficiario avrebbero potuto essere evitate con un intervento adeguato e tempestivo da parte della dirigenza, e, in caso affermativo, deve dimostrare che sono state apportate opportune modifiche gestionali. Se le difficoltà del beneficiario derivano da carenze nel suo modello aziendale o nel suo governo societario, occorrerà apportare le opportune modifiche.

(481) Ai sensi dei punti da 50 a 52 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, i risultati della ristrutturazione devono essere dimostrati in una serie di scenari, in particolare mediante l'individuazione di parametri di prestazione e dei principali fattori di rischio prevedibili. Il ripristino della redditività del beneficiario deve tradursi in un adeguato rendimento del capitale investito dopo la copertura dei costi, senza dipendere da ipotesi ottimistiche relative a fattori esterni quali variazioni dei prezzi o della domanda. La redditività a lungo termine viene raggiunta quando un'impresa è in grado di fornire un adeguato rendimento del capitale investito dopo avere coperto la totalità dei costi, compresi l'ammortamento e gli oneri finanziari, ed è anche in grado di competere sul mercato in base ai propri meriti.

(482) Tali requisiti sono esaminati nelle sezioni da 5.4.2.3.1 a 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Valutazione della credibilità del piano di ristrutturazione per affrontare le cause delle difficoltà finanziarie di DB Cargo

(483) Le difficoltà finanziarie di DB Cargo sono state determinate principalmente dal segmento del trasporto a carro singolo, che ha costituito un'importante fonte di perdite dal 2013 (ha rappresentato, da solo, il 64 % delle perdite della società nel 2022 e l'82 % nel 2023), mentre i segmenti del trasporto a treno blocco e del trasporto combinato hanno registrato prestazioni volatili ma meno negative. Oltre alle perdite del segmento del trasporto a carro singolo, la pandemia di COVID-19, le perturbazioni della catena di approvvigionamento globale e i problemi delle infrastrutture del mercato locale tedesco hanno aggravato le difficoltà di DB Cargo dal 2019 al 2022.

(484) Tali risultati finanziari negativi, che si sono tradotti in perdite ripetute e pesanti, sottolineano la necessità del piano di ristrutturazione che modificherà in modo significativo il modello operativo e la strategia di DB Cargo, al fine di rafforzarne le basi finanziarie e razionalizzare i costi di esercizio delle sue attività per ripristinare la redditività entro la fine del periodo di ristrutturazione.

(485) A tale riguardo, la Commissione osserva che il piano di ristrutturazione comprende una serie di numerose misure rigorose, coerenti e sinergiche (sezioni da 5.4.2.2.1 a 5.4.2.2.31) che affrontano le cause profonde delle difficoltà operative e finanziarie di DB Cargo, in quanto contribuiranno a migliorare l'efficienza della produzione e della fornitura di servizi da parte della società ai suoi clienti, nonché a razionalizzare la sua base dei costi in molti modi diversi. In particolare, la trasformazione del suo sistema di produzione comune altamente complesso dovrebbe consentire a DB Cargo di rispondere in modo più flessibile alle esigenze dei suoi clienti. La ristrutturazione in ambiti dell'impresa più piccoli e più mirati basati su settori di attività e/o gruppi di clienti dovrebbe ridurre notevolmente la complessità del modello di produzione, il che, a sua volta, dovrebbe ridurre drasticamente i costi e migliorare la competitività di DB Cargo.

(486) Ad esempio, la misura del piano di ristrutturazione di DB Cargo relativa all'ottimizzazione della rete per il trasporto a carro singolo attraverso la revisione della sua progettazione dovrebbe semplificare radicalmente e migliorare la solidità della produzione e la standardizzazione dell'offerta commerciale di DB Cargo in tale segmento. In effetti, la destinazione del personale e delle attrezzature al segmento del trasporto a carro singolo costituisce un cambiamento radicale rispetto all'attuale produzione integrata che interessa i segmenti del trasporto a carro singolo, a treno blocco e combinato. Tali miglioramenti del modello di produzione dovrebbero inoltre determinare miglioramenti qualitativi del servizio destinato ai clienti e, di conseguenza, dovrebbero consentire adeguamenti positivi dei prezzi al fine di cogliere meglio la disponibilità dei clienti a pagare per i servizi di trasporto a carro singolo. Di conseguenza, le misure del piano di ristrutturazione incentrate sul segmento del trasporto a carro singolo di DB Cargo dovrebbero contribuire in modo significativo a migliorare la situazione finanziaria della società, in quanto dovrebbero generare oltre 100 milioni di EUR di EBIT aggiuntivo a partire dal 2025, come illustrato nella sezione 4.1.5.2.

(487) Analogamente, le misure del piano di ristrutturazione volte a ottimizzare il portafoglio del segmento del trasporto a treno blocco di DB Cargo e a sviluppare soluzioni logistiche intelligenti per i suoi clienti dovrebbero contribuire in modo significativo al miglioramento dell'EBIT della società, in quanto soluzioni di trasporto ferroviario innovative dovrebbero consentire alla società di trarre maggior vantaggio dalle diverse disponibilità dei clienti a pagare e anche di individuare le tratte che dovrebbero essere interrotte al fine di conseguire una migliore assegnazione delle risorse alle attività con margini più elevati. Inoltre, analogamente a quanto sarà fatto nel segmento del trasporto a carro singolo, il piano di ristrutturazione di DB Cargo comprende una misura per l'assegnazione di risorse dedicate all'attività del trasporto a treno blocco, al fine di aumentare la qualità della produzione. I miglioramenti qualitativi, descritti sopra, dei servizi per i clienti dovrebbero inoltre giustificare gli adeguamenti dei prezzi dei servizi di trasporto a treno blocco più qualitativi in aggiunta alle compensazioni del costo dei fattori. Di conseguenza, le misure del piano di ristrutturazione incentrate sul segmento del trasporto a treno blocco di DB Cargo dovrebbero contribuire in modo significativo a migliorare la situazione finanziaria della società, in quanto dovrebbero generare ben oltre 200 milioni di EUR di EBIT aggiuntivo a partire dal 2025, come illustrato nella sezione 4.1.5.2.

(488) Anche le misure del piano di ristrutturazione riguardanti il segmento del trasporto combinato, che comprendono, tra l'altro, i) la riprogettazione della rete marittima, l'integrazione dei terminal, l'ottimizzazione del portafoglio; ii) il ridimensionamento del trasporto combinato continentale, il miglioramento della qualità del sistema di produzione; e iii) l'ottimizzazione del portafoglio delle vendite ai trasportatori, dovrebbero contribuire a migliorare la situazione finanziaria di DB Cargo, in quanto dovrebbero generare oltre 50 milioni di EUR di EBIT aggiuntivo a partire dal 2025 (e, successivamente, oltre 100 milioni di EUR all'anno), come indicato nella sezione 4.1.5.2.

(489) Infine il piano di ristrutturazione di DB Cargo tenterà di eliminare le inefficienze derivanti da processi ridondanti, eccessi di capacità e servizi con un valore aggiunto limitato attraverso la riduzione della complessità delle varie unità operative della società e l'ammodernamento dei sistemi informatici che utilizza. Analogamente, si prevede che la riduzione dello spazio per gli uffici e delle spese di marketing, nonché la razionalizzazione delle strutture di gestione amministrativa di DB Cargo, contribuiranno a migliorare la situazione finanziaria di DB Cargo. L'insieme di queste misure dovrebbe generare oltre 50 milioni di EUR di EBIT aggiuntivo a partire dal 2025 (e, successivamente, oltre 100 milioni di EUR all'anno), come illustrato nella sezione 4.1.5.2.

(490) Nel complesso, se considerate nel loro insieme, le misure del piano di ristrutturazione di DB Cargo dovrebbero generare oltre 500 milioni di EUR di EBIT aggiuntivo a partire dal 2025 e, successivamente, importi ben superiori. L'attuazione del piano di ristrutturazione di DB Cargo dovrebbe pertanto trasformare la società in un fornitore di servizi più snello, più efficiente e orientato alle soluzioni per i clienti, così che il ripristino della sua redditività sia atteso a partire dal 2026, ultimo anno del periodo di ristrutturazione, quando si prevede che genererà il primo reddito netto positivo (che dovrebbe crescere ulteriormente in seguito).

(491) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che il piano di ristrutturazione affronti le cause delle difficoltà finanziarie di DB Cargo in modo adeguato. La Commissione ritiene inoltre che la durata del piano di ristrutturazione, fino alla fine del 2026, non sia irragionevolmente lunga, tenuto conto del numero e della portata delle misure di ristrutturazione di cui sopra, nonché delle pesanti perdite registrate da DB Cargo, che hanno costituito il punto di partenza.

(492) A seguire la Commissione deve valutare la credibilità delle ipotesi sottese al piano di ristrutturazione del beneficiario e successivamente le prove del ripristino della redditività del beneficiario al termine del piano di ristrutturazione.

5.4.2.3.2. Valutazione della credibilità delle ipotesi del piano di ristrutturazione

(493) Nell'ambito della valutazione dell'ipotesi sottesa al piano di ristrutturazione di DB Cargo, la Commissione ha esaminato le proiezioni delle entrate (sia in termini di prezzi che di volumi) e dei costi presentate dalla Germania in relazione al periodo di ristrutturazione.

(494) In primo luogo, per quanto riguarda le proiezioni delle entrate, la Commissione osserva che l'ipotesi della Germania relativa all'evoluzione delle entrate di DB Cargo nel corso del periodo di ristrutturazione presuppone che le entrate di DB Cargo rimarranno relativamente stabili (+ 4,9 % nel periodo di ristrutturazione in cui si tiene conto degli altri ricavi operativi) ed effettivamente negative (- 2 %), se si escludono gli altri ricavi operativi ([169]), e tiene conto, nel periodo di ristrutturazione, solo della crescita prevista delle entrate di DB Cargo derivanti dalle sue attività principali (tabella 21). La Commissione ritiene che tale evoluzione sia ragionevole nella misura in cui è in linea con le riduzioni di volume previste da DB Cargo nell'ambito dell'attuazione delle misure del piano di ristrutturazione a tale riguardo.

(495) Inoltre, a seguito di un'analisi più approfondita dei volumi e dei prezzi, la Commissione ritiene che, per quanto riguarda i volumi, l'andamento del volume totale di DB Cargo, sulla base delle tonnellate-chilometro, come previsto dalla Germania, possa essere considerato ragionevole e realistico nel contesto del mercato attuale, in quanto continua a limitarsi a un aumento del CAGR del [...] % nel periodo 2025-2029. Le ipotesi di crescita del volume di DB Cargo sono in effetti prudenti, in quanto la Germania non prevede altri effetti derivanti dalla crescita guidata dal mercato, nel segmento del trasporto a carro singolo, né effetti derivanti dal tasso di crescita al di sotto di quello di mercato, nei segmenti del trasporto a treno blocco e del trasporto combinato.

(496) Inoltre, sebbene la Germania preveda un aumento delle entrate di DB Cargo per tonnellata-chilometro con un CAGR del [...] % tra il 2025 e il 2029, la Commissione ritiene inoltre che tali ipotesi siano ragionevoli e realistiche nella misura in cui la trasmissione della maggior parte degli aumenti dei costi si basa sul miglioramento della produttività e della qualità del servizio di DB Cargo, in seguito all'attuazione delle diverse misure del piano di ristrutturazione volte proprio a offrire migliori servizi alla clientela a fronte di prezzi più elevati.

(497) Su tale base, la Commissione ritiene che le ipotesi presentate dalla Germania in termini di evoluzione complessiva delle entrate siano ragionevoli e credibili.

(498) In secondo luogo, per quanto riguarda le proiezioni dei costi, la Commissione osserva che le tre principali categorie di costi (materiali, personale e altre spese operative) previste per la durata del periodo di ristrutturazione dovrebbero diminuire di circa il 10 % (nel 2026 rispetto al 2023) per quanto riguarda i costi dei materiali e delle spese per il personale, che insieme rappresentano ben oltre il [...] % della base di costo totale del beneficiario (mentre le altre spese operative di DB Cargo dovrebbero vedere una riduzione ancora maggiore). Tali riduzioni dei costi, che possono sembrare significative in termini assoluti, ma non così significative in termini relativi, sono ritenute

([169]) Gli altri ricavi operativi comprendono l'effetto una tantum del valore contabile degli utili derivanti dalla vendita di locomotive nel 2026.

ragionevoli per quest'ultima ragione e per il fatto che si basano su programmi di riduzione dei costi ben definiti e concordati; esse favoriscono dunque il miglioramento del livello di EBITDA di DB Cargo verso un valore positivo (107 milioni di EUR) già nel 2025, ossia un anno prima della scadenza del periodo di ristrutturazione.

(499) La riduzione degli oneri di ammortamento derivante dalla riduzione delle spese in conto capitale, che può essere osservata nel bilancio di DB Cargo, contribuisce ulteriormente al miglioramento dell'EBIT e del margine operativo di DB Cargo; su tale base, essi dovrebbero assumere entrambi valori positivi (rispettivamente [...] EUR e [...] %) nel 2026, entro la fine del periodo di ristrutturazione.

(500) Sulla base delle diverse misure di ristrutturazione attuate da DB Cargo nel contesto del piano di ristrutturazione, le ipotesi presentate dalla Germania in merito all'andamento dei costi e sottese al ripristino della redditività della società possono essere considerate ragionevoli e credibili.

(501) In conclusione, la Commissione ha esaminato attentamente le ipotesi fondamentali alla base delle previsioni finanziarie del piano di ristrutturazione di DB Cargo presentato dalla Germania e ritiene che queste siano ragionevoli e credibili e dunque plausibili.

5.4.2.3.3. Valutazione della credibilità del ripristino della redditività del beneficiario

(502) Dopo aver stabilito la credibilità delle ipotesi sottese alle proiezioni finanziarie, la Commissione valuterà ora se, sulla base di tali proiezioni, il beneficiario sia in grado di ripristinare la redditività entro la fine del periodo di ristrutturazione. Più specificamente, la Commissione verificherà se entro la fine dell'esercizio finanziario 2026 il beneficiario prevede di realizzare un tasso di rendimento sufficiente dalla sua attività e di essere in grado di competere in base ai propri meriti.

(503) Il margine EBIT di DB Cargo (delle entrate, a esclusione delle altre entrate operative) dovrebbe assumere un valore negativo, [...] %, alla fine del 2024 e un valore positivo, [...] %, a dicembre 2026, entro la fine del periodo di ristrutturazione. La redditività di DB Cargo, misurata come margine EBIT, dovrebbe pertanto aumentare in modo significativo nel corso del periodo di ristrutturazione (e stabilizzarsi successivamente) ([170]). Tali migliori risultati non consentono un confronto adeguato con i risultati precedenti, nella misura in cui questi ultimi erano essenzialmente negativi e tale miglioramento significativo deriva dall'attuazione del piano di ristrutturazione di DB Cargo.

(504) Inoltre DB Cargo dovrebbe generare un reddito netto positivo sia nello scenario di base che in quello pessimistico. Tali sviluppi positivi contribuiranno poi positivamente alla posizione di DB Cargo in termini di capitale proprio, dal momento che la loro prosecuzione è prevista anche oltre il periodo di ristrutturazione.

(505) Inoltre dai dati finanziari del piano di ristrutturazione di DB Cargo emerge che gli indicatori di rendimento miglioreranno durante tutto il periodo di ristrutturazione e raggiungeranno un ROCE del [...] % entro la fine del 2026, che aumenterà ulteriormente dopo la fine del periodo di ristrutturazione, ad esempio al [...] % nel 2030. Secondo il calcolo della Germania, il rendimento del capitale investito di DB Cargo, misurato dal ROCE, sarebbe di conseguenza, a partire dalla fine del periodo di ristrutturazione nel 2026, costantemente superiore al livello del [...] (nota 112). La Commissione ritiene pertanto che il livello di ROCE di DB Cargo sia sufficientemente elevato per considerarlo un adeguato rendimento del capitale investito, in quanto consente alla società, dopo averne coperto tutti i costi, compresi gli ammortamenti e gli oneri finanziari, di competere sul mercato sulla base dei propri meriti.

([170]) È importante notare che questo margine EBIT può essere raggiunto solo combinando misure ambiziose interne alle società e la sovvenzione al segmento del trasporto a carro singolo tedesco pari a circa 300 milioni di EUR all'anno. In assenza della sovvenzione, il segmento del trasporto a carro singolo non ripristinerebbe la redditività. È altrettanto importante rilevare che la domanda di finanziamento per il segmento del trasporto a carro singolo, presentata da DB Cargo per il 2024, non è stata ancora approvata dall'autorità federale tedesca per le ferrovie. Non è pertanto ancora chiaro in che misura il finanziamento di 300 milioni di EUR all'anno, destinato al settore, raggiungerà DB Cargo. L'ipotesi dello scenario di base è che il [...] % di tale volume ([...] EUR all'anno) sarà assegnato a DB Cargo.

(506) La Commissione ritiene che sia ancor più vero che la proiezione della Germania relativa al ROCE di DB Cargo comprende il contributo limitato del segmento del trasporto a carro singolo alla redditività complessiva della società che, come spiegato nella sezione 5.4.2.1, si trova ad affrontare numerose difficoltà (costi fissi elevati, copertura limitata della rete ferroviaria e concorrenza da parte del trasporto su strada, più rapido e adattabile), ma svolge un ruolo cruciale nella rete logistica europea (in particolare per industrie come quella dei prodotti chimici, automobilistica e manifatturiera, che dipendono da servizi di trasporto ferroviario di merci flessibili) ed è essenziale ai fini della riduzione delle emissioni di CO_2 e della realizzazione dell'obiettivo climatico dell'UE, in quanto alternativa più sostenibile ed efficiente al trasporto su strada.

(507) La Commissione ritiene inoltre che le prestazioni previste di DB Cargo siano migliori di quelle del gruppo di imprese simili. Infatti, confrontando i rispettivi livelli di margine EBIT (l'EBIT è una componente importante dell'indice ROCE), la Commissione osserva che il margine EBIT di DB Cargo dovrebbe raggiungere il [...] % nel 2026, entro la fine del periodo di ristrutturazione, mentre quello delle imprese simili si è attestato, in media nel periodo 2021-2023, al 2 % per attività comparabili (e al 5 % se si considerano solo le realtà che non sono operative nel settore del trasporto a carro singolo). DB Cargo dovrebbe quindi registrare risultati in linea con quelli dei suoi omologhi attuali o superiori.

(508) Per quanto riguarda gli indicatori di solvibilità, DB Cargo dovrebbe mantenere una posizione in termini di capitale proprio positiva e crescente per tutta la durata dell'attuazione del piano di ristrutturazione e il suo coefficiente di capitale proprio (capitale proprio/attività totali) aumenterà costantemente entro la fine del periodo di ristrutturazione ([...] % a dicembre 2026) e successivamente (fino al [...] % a dicembre 2030). Analogamente, il quoziente di copertura degli interessi di DB Cargo (EBIT/spese per interessi) dovrebbe evolvere positivamente nel corso della durata del piano di ristrutturazione e raggiungere un livello ben superiore a 1x entro la fine del 2026 (e pari a oltre 1x entro dicembre 2030).

(509) In alternativa allo scenario di base delle proiezioni finanziarie, la Commissione ritiene che anche lo scenario pessimistico definito nel piano di ristrutturazione sia adeguato e credibile nella misura in cui ipotizza una serie di possibili sviluppi negativi che incidono sui parametri determinanti delle prestazioni del beneficiario, quali eventuali ritardi nell'esecuzione delle misure del piano di ristrutturazione di DB Cargo, perdite significative di volumi o un'intensa concorrenza sui prezzi. La Commissione osserva pertanto che lo scenario pessimistico tiene effettivamente conto delle variazioni plausibili dei fattori di reddito e di costo che potrebbero, individualmente o collettivamente, incidere sulla redditività di DB Cargo. La Commissione osserva inoltre che i fattori che incidono negativamente sulle entrate e sui costi nello scenario pessimistico sono considerati come contemporanei.

(510) Nello scenario pessimistico, i risultati di DB Cargo risultano intaccati, ma restano positivi e sostenibili, senza compromettere il ripristino della redditività del beneficiario. In effetti il reddito netto atteso nello scenario pessimistico al netto della copertura di tutti i costi operativi, compresi gli interessi e i costi di ammortamento, continua a essere positivo nel 2026, entro la fine del periodo di ristrutturazione, e successivamente, come nello scenario di base. Inoltre, se nello scenario pessimistico il margine EBIT di DB Cargo si attesterebbe a [...] EUR (ossia un margine sulle entrate del [...] %) nel 2026, negli anni successivi esso aumenterebbe fino a quasi [...] EUR (ossia un margine sulle entrate all'incirca del [...] %).

(511) Analogamente, il ROCE previsto nello scenario pessimistico di DB Cargo dovrebbe scendere al [...] % rispetto allo scenario di base, per poi salire al [...] % entro il 2030 (rispetto al livello dello scenario di base del [...] %). Ciò conferma il fatto che, nello scenario pessimistico, il ripristino della redditività a lungo termine di DB Cargo rimane un obiettivo solido nonostante tutte le ipotesi sfavorevoli incluse in tale scenario.

(512) Ciò è confermato anche dall'evoluzione prevista del ROA di DB Cargo che, nella previsione dello scenario pessimistico, si attesterà intorno al [...] % alla fine del periodo di ristrutturazione (rispetto al [...] % nello scenario di base) e salirà al 2,5 % entro il 2030 (rispetto al [...] % nello scenario di base).

(513) Per quanto riguarda gli indicatori di solvibilità, nello scenario pessimistico si prevede inoltre che DB Cargo manterrà una posizione in termini di capitale proprio positiva e crescente per tutta la durata dell'attuazione del piano di ristrutturazione. Il coefficiente di capitale proprio di DB Cargo (capitale proprio/attività totali) aumenterà in modo costante, come nello scenario di base, entro la fine del periodo di ristrutturazione e successivamente (fino al [...] %). Analogamente, secondo le previsioni dello scenario pessimistico, il quoziente di copertura degli interessi di DB Cargo (EBIT/spese per interessi) dovrebbe evolvere positivamente nel corso della durata del piano di ristrutturazione e raggiungere un livello prossimo a 1x entro la fine del 2026 (e pari a oltre 1,5 entro dicembre 2030).

(514) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il piano di ristrutturazione proposto, sia nello scenario di base che in quello pessimistico, è fattibile, coerente, di ampia portata e in grado di ripristinare la redditività a lungo termine di DB Cargo in tempi ragionevoli.

5.4.3. *Gli effetti positivi dell'aiuto sullo sviluppo di attività o di regioni economiche sono superiori agli effetti negativi in termini di distorsioni della concorrenza e di effetti negativi sugli scambi*

(515) Per valutare se l'aiuto non altera indebitamente le condizioni della concorrenza e degli scambi è necessario esaminare la necessità, l'adeguatezza e la proporzionalità dell'aiuto e garantire la trasparenza. È inoltre necessario esaminare gli effetti dell'aiuto sulla concorrenza e sugli scambi e ponderare gli effetti positivi dell'aiuto per lo sviluppo delle attività e delle regioni economiche che l'aiuto intende sostenere, nonché altri effetti positivi dell'aiuto, rispetto ai suoi effetti negativi sul mercato interno.

5.4.3.1. Necessità dell'aiuto ed effetto di incentivazione

(516) Ai sensi del punto 53 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli Stati membri che intendono concedere aiuti per la ristrutturazione devono presentare un confronto con uno scenario alternativo credibile che non comporti aiuti di Stato, nel quale dimostrino che lo sviluppo delle attività economiche o delle regioni oggetto dell'aiuto di cui alla sezione 3.1.1 degli orientamenti non sarà o non sarebbe realizzato in misura minore in assenza dell'aiuto. Per dimostrare che l'aiuto per la ristrutturazione ha un effetto di incentivazione, gli Stati membri devono dimostrare inoltre che, in assenza dell'aiuto, il beneficiario sarebbe stato oggetto di ristrutturazione, vendita o liquidazione in modo tale da non raggiungere l'obiettivo perseguito di evitare il fallimento del mercato o difficoltà sociali (punto 59 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).

(517) Nello scenario alternativo in cui DB AG non avrebbe risolto l'accordo di trasferimento di profitti e perdite e avrebbe concesso, anche successivamente, l'aiuto per la ristrutturazione atto a risanare la situazione negativa in termini di capitale proprio, DB Cargo avrebbe probabilmente suscitato la sfiducia dei clienti o dei fornitori, in quanto, in primo luogo, costretta a ridurre bruscamente le perdite operative nei settori di attività in cui registra i risultati migliori, in particolare quello del trasporto a carro singolo. DB Cargo avrebbe presto registrato perdite ingenti, andando così incontro, di fatto, all'insolvenza.

(518) Inoltre, poiché l'unico azionista di DB Cargo è storicamente DB AG (cfr. considerando 13), non sarebbe realistico uno scenario in cui un azionista di controllo alternativo sia stato o sia ancora nella posizione, nel breve termine, di voler fornire capitale per coprire le perdite di DB Cargo. Spettava pertanto a DB AG evitare che il beneficiario cessasse o riducesse notevolmente le attività. In uno scenario controfattuale in assenza di aiuti, DB Cargo avrebbe rischiato e rischierebbe ancora di cessare la fornitura di importanti servizi di trasporto terrestre nel segmento del trasporto a carro singolo in Germania, che, per dimensioni e natura, non era e non è facilmente e tempestivamente replicabile da parte della concorrenza.

(519) È quindi dimostrato che l'aiuto per la ristrutturazione ha avuto e continua ad avere un effetto di incentivazione determinante in relazione all'attuazione di tutte le misure di ristrutturazione previste al fine di ripristinare la redditività a lungo termine, evitando al contempo al beneficiario di incorrere nel rischio di cessare o ridurre notevolmente le attività di trasporto terrestre nel segmento del trasporto a carro singolo o in altri segmenti del trasporto ferroviario di merci che contribuiscono in modo essenziale allo sviluppo economico sostenibile del trasporto di merci nel mercato interno.

5.4.3.2. Adeguatezza

(520) L'aiuto per la ristrutturazione non sarà considerato compatibile con il mercato interno se misure meno distorsive consentono di conseguire il medesimo obiettivo; l'aiuto deve essere adeguatamente remunerato e gli strumenti scelti devono essere adeguati ai problemi di solvibilità o di liquidità che intendono risolvere ([171]).

(521) L'aiuto per la ristrutturazione assume la forma di un trasferimento di perdite da DB Cargo a DB AG. Tale trasferimento ha un effetto positivo sulla solvibilità di DB Cargo, in quanto protegge la sua posizione in termini di capitale proprio dall'influenza negativa dalle perdite generate. La Commissione osserva che il trasferimento delle perdite non fornisce direttamente a DB Cargo alcuna liquidità, coerentemente con il fatto che la società non aveva alcun problema di liquidità quando è diventata un'impresa in difficoltà.

([171]) Punto 38, lettera c), e punti 54 e 58 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(522) Per quanto riguarda l'aspetto dell'aiuto per il miglioramento della solvibilità, come spiegato al considerando 442, in assenza dell'aiuto il capitale proprio di DB Cargo avrebbe dovuto assorbire le perdite e avrebbe quindi assunto un valore negativo nel 2022. Una posizione negativa in termini di capitale proprio (ossia una situazione in cui le passività di una società superano le attività) rappresenterebbe un grave problema di solvibilità, che è stato evitato tra il 2022 e il 2024 mediante la concessione dell'aiuto.

(523) Per quanto riguarda la questione di un'adeguata remunerazione degli strumenti, la Commissione osserva che, nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, le perdite sono automaticamente imputate a DB AG, la società madre di DB Cargo. DB AG non riceve alcuna remunerazione diretta netta positiva per il trasferimento delle perdite. Tuttavia DB Cargo è interamente di proprietà di DB AG e pertanto quest'ultima, in qualità di azionista unico di DB Cargo, trarrà pienamente vantaggio dal ripristino della redditività a lungo termine di DB Cargo.

(524) In tale contesto, la valutazione prevede per DB Cargo rendimenti finanziari futuri ragionevoli che dovrebbero salvaguardare gli interessi strategici più ampi di DB AG, come il mantenimento di una controllata chiave come DB Cargo, in particolare fornendo servizi a industrie come l'acciaio, l'industria automobilistica e dei prodotti chimici, che generano una quota sostanziale dei 4,5 miliardi di EUR di entrate annuali di DB Cargo. Pertanto, garantendo la continuità delle attività attraverso l'aiuto, la Germania preserva il posizionamento strategico a lungo termine di DB Cargo. La valutazione delle proiezioni presentate nello scenario di base prevede ragionevolmente, per DB Cargo, rendimenti finanziari cumulativi nei prossimi 5-10 anni, in linea con la remunerazione prevista per tutto il periodo di ristrutturazione e oltre. Tuttavia i rendimenti, che si attestano al di sotto di quanto potrebbe detenere un investitore operante sul mercato che si trovi in una situazione analoga e che abbia sostenuto le recenti perdite registrate dal 2022, restano ragionevoli e adeguati, soprattutto a partire dall'ultimo anno del periodo di ristrutturazione in poi. A tale riguardo, la Commissione ha calcolato il tasso interno di rendimento (TIR) che DB AG poteva attendersi dall'attuazione efficace del piano di ristrutturazione. L'approccio da essa utilizzato è descritto nei considerando 378 e 379. Tuttavia, anziché basarsi sui piani a medio termine, la Commissione si serve delle proiezioni dello scenario di base del piano di ristrutturazione. Sulla base di tale calcolo, DB AG poteva attendersi un TIR di circa il [...] %. Tale valore rientrerebbe nell'intervallo dei rendimenti delle obbligazioni più recenti emesse da Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), che attualmente hanno un rendimento compreso tra il [...] % e il [...] % ([173]). Pertanto la remunerazione è ampiamente in linea con i costi di finanziamento di DB AG.

(525) In questa fase, lo strumento di aiuto previsto affronterà la situazione di solvibilità degradata e vi porrà rimedio, remunerando sufficientemente DB AG e quindi lo Stato tedesco, la cui partecipazione nel beneficiario sarà aumentata in termini di valore.

(526) Ne consegue che lo strumento di aiuto per la ristrutturazione è adeguato.

5.4.3.3. Proporzionalità dell'aiuto e condivisione degli oneri

(527) Ai sensi del punto 38, lettera e), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione l'aiuto per la ristrutturazione non deve superare il minimo necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito dallo stesso. L'importo e l'intensità dell'aiuto per la ristrutturazione devono essere limitati al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie del beneficiario, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte (punto 61 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione). In particolare deve essere garantito un livello sufficiente di contributo proprio ai costi della ristrutturazione e, qualora il sostegno statale sia concesso in una forma che rafforza la posizione del beneficiario in termini di capitale proprio, di condivisione degli oneri. Nella valutazione di tali requisiti si terrà conto di ogni eventuale aiuto per il salvataggio concesso in precedenza.

([172]) Obbligazioni con codici internazionali di identificazione dei titoli (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Secondo i dati disponibili all'indirizzo: https://www.boerse-frankfurt.de/en (consultato da ultimo il 27 novembre 2024).

5.4.3.3.1. Contributo proprio

(528) Il contributo proprio del beneficiario ai costi della ristrutturazione, a carico delle risorse proprie di DB Cargo, del suo azionista o dei creditori (o dei nuovi investitori) deve essere reale e concreto e dovrebbe di norma essere comparabile agli aiuti concessi in termini di effetti sulla posizione di solvibilità o di liquidità del beneficiario. Conformemente al punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione deve valutare se le varie fonti di contributo proprio sono concrete e prive di elementi di aiuto. Conformemente al punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, di norma la Commissione considera adeguato il contributo proprio se il suo importo rappresenta almeno il 50 % dei costi di ristrutturazione.

(529) In primo luogo, come considerazione preliminare ai fini della valutazione della proporzionalità, occorre rilevare che l'importo dell'aiuto per la ristrutturazione a sostegno dei costi del piano di ristrutturazione è di fatto limitato, per il modo stesso in cui è concepito, all'importo delle perdite nette registrate durante il periodo di ristrutturazione fino al 31 dicembre 2024. In seguito, qualsiasi perdita netta sostenuta da DB Cargo, come previsto nel 2025, in assenza della risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite con DB AG, dovrebbe essere inserita e registrata nel conto economico e nel bilancio di DB Cargo. Inoltre il contributo proprio dell'azionista di DB Cargo comprende il debito mezzanino (842 milioni di EUR di prestiti subordinati convertibili), che potrebbe essere convertito e sostenere, se necessario, la posizione in termini di capitale proprio e di solvibilità di DB Cargo in modo analogo all'aiuto per la ristrutturazione e fino al 2024 compreso.

(530) In effetti, eventuali problemi di solvibilità successivi alla risoluzione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite o eventuali ripercussioni tardive, fino a quando è prevista la realizzazione di profitti, sono affrontati mediante la predisposizione di linee di finanziamento da parte di DB AG e, in particolare, del debito mezzanino (842 milioni di EUR di prestiti subordinati), che rappresenta il maggiore importo unico del contributo proprio. Ai fini della solvibilità di DB Cargo, il debito mezzanino svolgerebbe un ruolo simile a quello dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite nel rafforzare la posizione in termini di capitale proprio della società, in considerazione della sua natura subordinata e dunque del suo grado di priorità prossimo a quello del capitale proprio.

(531) Per quanto riguarda il punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione deve verificare se le varie fonti di finanziamento del contributo proprio ai costi del piano di ristrutturazione di cui alla sezione 4.1.5.3.2.2 sono concrete e prive di elementi di aiuto, ossia se è sufficientemente probabile che si concretizzino nel corso dell'attuazione del piano, e se escludono i profitti. Per quanto riguarda il fatto che il contributo proprio del beneficiario debba essere privo di elementi di aiuto, ad eccezione delle cessioni di attività e del factoring, la maggior parte di esso è costituita da strumenti finanziari o da sostegni messi a disposizione di DB Cargo da DB AG mediante risorse statali ed è necessario che sia strutturato in modo rigoroso e fornito a condizioni di mercato.

5.4.3.3.1.1. Debito mezzanino (prestiti subordinati convertibili per 842 milioni di EUR) e linee di credito (325 milioni di EUR e 434 milioni di EUR)

(532) La Commissione ritiene che DB AG abbia rispettato il principio relativo alle condizioni di mercato assegnando, in primo luogo, sulla base delle caratteristiche finanziarie intrinseche di DB Cargo, un rating interno misurabile, verificabile e basato sul mercato e, in secondo luogo, confrontando gli strumenti finanziari forniti a DB Cargo con i dati provenienti da strumenti di determinazione del prezzo di mercato affidabili quali LSEG Data & Analytics ([174]), garantendo in tal modo che i tassi di interesse applicati ai vari strumenti riflettano il rischio associato al rating di DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, in precedenza Refinitiv, è un fornitore globale americano-britannico di dati e infrastrutture dei mercati finanziari. La società è stata fondata nel 2018 come controllata di Thomson Reuters, che ha poi venduto una partecipazione del 55 % a Blackstone Group LP ad agosto 2018. A ottobre 2019 Blackstone e Thomson Reuters hanno annunciato la vendita della società al London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics è considerata altamente affidabile per i dati sui mercati finanziari per via della sua reputazione di lunga data, della sua copertura globale completa e della sua accuratezza. Essa fornisce dati accurati e in tempo reale per diverse categorie di attività ed è integrata con i principali sistemi finanziari. LSEG Data & Analytics afferma di seguire norme di regolamentazione rigorose, garantendo trasparenza e conformità. La sua affiliazione all'LSEG ha ulteriormente consolidato la sua affidabilità. Gli istituti finanziari, gli analisti e le autorità di regolamentazione dipendono da LSEG Data & Analytics per i solidi strumenti di analisi e dati, che fanno della società un pilastro del settore finanziario.

(533) Nel settore della finanza aziendale, i rating del credito costituiscono uno strumento fondamentale per valutare il rischio di inadempimento di un'impresa e, di conseguenza, il suo costo del debito. Secondo la teoria del compromesso della struttura del capitale, le imprese bilanciano i benefici del debito (scudi fiscali) con i costi (rischio di fallimento e interessi passivi). Poiché imprese come DB Cargo fanno fronte a una pressione finanziaria, che si riflette nei rating del credito più bassi, il loro costo di finanziamento aumenta a causa del maggiore rischio di inadempimento.

(534) A tale riguardo, la Commissione ritiene che il fatto che DB AG valuti, a livello interno, l'affidabilità creditizia di DB Cargo sulla base di principi consolidati in materia di finanza aziendale conformi a quelli utilizzati da agenzie di rating del credito come S&P ([175]) costituisca una solida base per la determinazione del rating del credito interno di DB Cargo in quanto, nelle grandi imprese, il processo di rating del credito interno rispecchia generalmente le metodologie delle agenzie esterne, ma è adattato per riflettere meglio le conoscenze strategiche e operative della società. Di conseguenza, la Commissione ritiene che il processo di rating interno di DB AG garantisca che il contributo della stessa sia strutturato conformemente alle norme di regolamentazione applicabili e ai principi di mercato che costituiscono la base per determinare i premi di rischio e i tassi di interesse appropriati per gli strumenti finanziari, quali i prestiti subordinati, il finanziamento mezzanino e le linee di credito fornite da DB AG a DB Cargo come contributo proprio del beneficiario ai costi di finanziamento del piano di ristrutturazione di DB Cargo.

(535) Inoltre la Commissione riconosce che indicatori finanziari quali la «copertura del recupero» (ossia il flusso di cassa operativo al netto delle imposte diviso per il debito netto), «debito netto/EBITDA» ([176]) e «EBITDA/copertura degli interessi» ([177]) (che DB AG utilizza come riferimento per classificare le proprie controllate, tra cui DB Cargo, in diverse classi di credito e di rating che utilizzano indici finanziari) sono fondamentali nelle valutazioni del rischio di credito, sono ampiamente riconosciuti nella teoria della finanza aziendale ([178]) ai fini della valutazione della sostenibilità del debito, della liquidità e delle prestazioni operative di un'impresa e sono dunque regolarmente utilizzati dagli analisti dei mercati finanziari che valutano l'affidabilità creditizia delle imprese.

(536) Per quanto riguarda DB Cargo, la Commissione ritiene che la decisione di DB AG, a seguito del riesame dei risultati finanziari e delle proiezioni di DB Cargo (ad esempio, le proiezioni dell'EBITDA del 2024), di declassare il rating interno di DB Cargo da «[...]» a «[...]» sulla base, in particolare, del deterioramento della solidità finanziaria della società dal 2021 al 2023, costituisca un approccio prudente che contribuisce alla determinazione di tassi di interesse più realistici e appropriati applicabili agli strumenti finanziari pertinenti forniti da DB AG a DB Cargo.

(537) Il declassamento a «[...]» indica che DB Cargo rientra nella categoria ad alto rendimento (obbligazione speculativa), spesso associata a imprese in difficoltà, la cui probabilità di inadempimento è quantificata mediante l'uso di modelli di rischio di credito quali l'Altman Z-Score e il Merton ([179]), che rispecchiano l'uso da parte di DB AG degli indici finanziari e delle condizioni di mercato nel suo processo di rating del credito interno.

(538) La Commissione ritiene pertanto che il rating del credito interno di DB Cargo, pari a «[...]», rifletta adeguatamente il peggioramento dell'affidabilità creditizia registrato a seguito del deterioramento dell'EBITDA atteso nel 2024, dovuto alle sfide del settore e alle difficoltà operative; tutto ciò indebolisce la capacità della società di generare entrate operative sufficienti per far fronte ai propri debiti, in particolare alla luce della sua natura ad alta intensità di capitale in quanto società di logistica.

([175]) Come le probabilità di inadempimento storiche pubblicate di S&P.

([176]) Il rapporto debito netto/EBITDA misura la leva finanziaria di un'impresa, indicando quanti anni essa impiegherebbe per rimborsare il debito se sia il debito che l'EBITDA restassero costanti. Come buona pratica, un rapporto superiore a 3 è spesso considerato un segno di rischio di credito elevato e, nel caso di DB Cargo, un elevato rapporto debito netto/EBITDA ha probabilmente contribuito al declassamento del suo rating.

([177]) Il rapporto EBITDA/copertura degli interessi misura la capacità dell'impresa di far fronte ai propri debiti, indicando con i valori più elevati la maggiore stabilità finanziaria.

([178]) Secondo le moderne prassi in materia di finanza aziendale, un modello di rating del credito interno completo valuta sia i fattori quantitativi (indici finanziari) sia quelli qualitativi (prospettive commerciali, qualità della gestione, rischio del settore).

([179]) L'Altman Z-Score è un modello finanziario utilizzato per prevedere la probabilità di fallimento di un'impresa. Esso combina diversi indici finanziari in un unico punteggio; i punteggi più elevati indicano un rischio di insolvenza inferiore. Il modello Merton stima il rischio di credito di un'impresa calcolando la probabilità di inadempimento sulla base del valore delle attività dell'impresa rispetto alle sue passività, utilizzando la teoria del prezzo delle opzioni.

(539) Tale rating, che comprende un rischio di credito più elevato rispetto alle controllate con rating migliore, incide direttamente sui tassi di interesse applicati al finanziamento del debito poiché, secondo il teorema di Modigliani-Miller ([180]), in presenza di difficoltà finanziarie, il debito diventa sempre più costoso, a causa dell'aumento del premio di rischio di inadempimento. La Commissione ritiene pertanto che i tassi di interesse applicati da DB AG al debito mezzanino di DB Cargo (denominati anche prestiti subordinati convertibili), pari a 842 milioni di EUR, e le due linee di credito di 325 milioni di EUR e 434 milioni di EUR, riflettano tale premio di rischio, rispettando i principi di finanza aziendale ampiamente accettati relativi al rendimento corretto per il rischio, e tengano adeguatamente conto del rating «[...]» di DB Cargo, garantendo in tal modo che le condizioni di prestito siano competitive con obbligazioni ad alto rendimento simili sul mercato.

(540) Dopo aver valutato gli elementi costitutivi e le maggiorazioni dei tassi di interesse in questione e la loro logica finanziaria, è inoltre opportuno, nella pratica, valutare il livello dei tassi risultante dall'applicazione delle disposizioni dei rispettivi accordi di finanziamento per il debito mezzanino (o prestiti subordinati) e le due linee di credito fornite a DB Cargo.

(541) A tale riguardo, poiché DB Cargo non contrae prestiti da istituti finanziari o banche esterni, non vi sono interessi di mercato osservabili applicati ai suoi prestiti che sarebbero disponibili come parametro di riferimento per il confronto. Non è possibile individuare un operatore di trasporto ferroviario di merci (o di altro tipo) che contrae prestiti a condizioni di mercato con un profilo sufficientemente simile, in termini operativi e finanziari, e che sarebbe utile a trarre conclusioni valide sugli oneri finanziari di DB Cargo nel caso in cui ottenesse finanziamenti dai mercati o dagli istituti finanziari. In tale situazione, la comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione stabilisce i criteri per la determinazione di un'approssimazione del tasso di mercato ([181]).

(542) L'approssimazione adeguata risultante dalla comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione sarebbe pertanto costituita da un prestito concesso da una società madre a una controllata come DB Cargo con un rating scarso e sprovvista di prestiti esterni. In caso di inadempimento, la società madre/mutuante avrebbe comunque il diritto di soddisfare i propri crediti alle rifacendosi sulle attività non vincolate della controllata. Le attività fisse e non correnti di DB Cargo ammontano, nel suo bilancio, a [...] miliardi di EUR, ben al di sopra degli 1,7 miliardi di EUR di strumenti finanziari che DB AG fornisce per sostenere i costi del piano di ristrutturazione di DB Cargo. In caso di inadempimento di DB Cargo, il mutuante subirebbe dunque una perdita nulla o ridotta. (L'approssimazione del) tasso di interesse risultante applicato dalla società madre/mutuante sarebbe pari a [...] e [...], come stabilito nella comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione. Il tasso di interesse annuo del [...] % che DB AG applica a DB Cargo sulle due linee di credito, che sono i prestiti più senior del contributo proprio, si situa nell'intervallo dei tassi approssimati: ben al di sopra della prima approssimazione e prossimo alla seconda. I finanziamenti più rischiosi in termini di rango, come il debito mezzanino ([182]) (o i prestiti subordinati convertibili), attirano tassi di interesse molto più elevati, in applicazione della metodologia obiettiva e basata sul mercato di cui ai contratti di credito con DB AG, che attualmente si attestano fino al [...] %.

(543) Inoltre la Commissione ha raccolto dati finanziari dalla banca dati *S&P Capital IQ* ([183]) ai fini del confronto tra i tassi di interesse che DB Cargo è tenuta a versare per le linee di credito e il debito mezzanino. A tale riguardo, la Commissione ha raccolto dati sui rendimenti delle obbligazioni societarie per le società non finanziarie con un profilo di rischio simile a quello di DB Cargo, ossia società con rating «[...]» e «[...]». La figura 9 presenta le curve dei rendimenti delle obbligazioni societarie per tali società. Per un particolare gruppo di rischio, la curva fornisce una stima pertinente del rendimento al quale il mercato fissa attualmente il debito di tali emittenti. La Commissione utilizza i rendimenti obbligazionari come approssimazione di riferimento, in quanto il rendimento obbligazionario corrisponde alla somma che un investitore realizza su un'obbligazione e fornisce una buona indicazione del costo di finanziamento complessivo di un'impresa.

([180]) Il teorema di Modigliani-Miller suggerisce che, in un mercato perfetto, i rating del credito, le difficoltà e i rischi di fallimento non incidono sul valore di un'impresa, in quanto la struttura del capitale è irrilevante. Tuttavia, in realtà, questi fattori sono importanti perché i mercati non sono perfetti. I rating del credito e i rischi di fallimento influenzano dunque sempre gli oneri finanziari/interessi, le percezioni degli investitori e la stabilità finanziaria delle imprese in difficoltà, rendendo le decisioni in materia di struttura del capitale fondamentali nell'ambito di scenari reali.

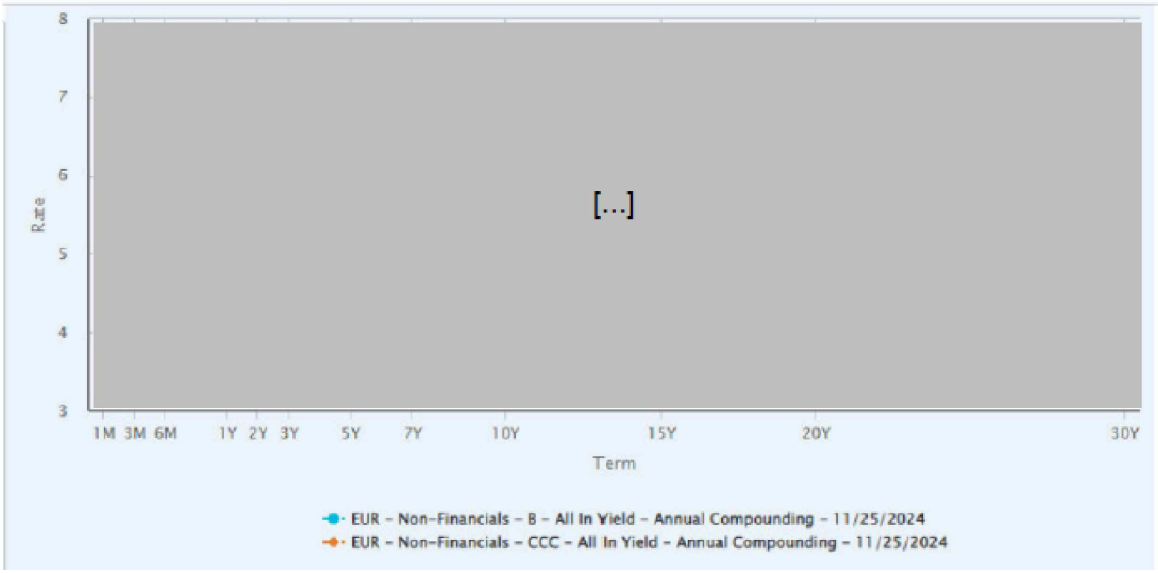
([181]) GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

([182]) Il finanziamento mezzanino comporta in genere un tasso di interesse più elevato in ragione della sua posizione subalterna al debito di primo rango nella struttura del capitale, in linea con la teoria dell'ordine gerarchico del finanziamento delle imprese. Tale teoria afferma che le imprese preferiscono ottenere capitali nell'ordine da quello meno costoso a quello più costoso; il finanziamento mezzanino rappresenta un'opzione che si colloca tra il capitale proprio e il debito senior. Nel caso particolare di DB Cargo, e a differenza di altri casi di finanziamento mezzanino, il prestito mezzanino di DB AG non consente di sospendere il pagamento degli interessi o di posticipare la data di rimborso, il che comporta un interesse inferiore rispetto al finanziamento tramite capitale proprio che non prevede né scadenza né obbligo di versare interessi.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Figura 9

Curva dei rendimenti delle obbligazioni societarie per scadenze e rating diversi



Fonte: S&P Capital IQ, consultato il 26 novembre 2024.

(544) La Commissione osserva che, per le linee di credito temporanee (cfr. considerando 257, lettere b) e f)), il tasso di interesse applicabile è calcolato per il singolo prelievo. Utilizzando l'esempio del periodo di sei mesi per il quale, secondo la metodologia degli interessi descritta negli accordi, i tassi di interesse ammontano attualmente al [...] % su base annua, la Commissione osserva che attualmente il mercato valuta il debito con scadenza a sei mesi al [...] % per le imprese con rating «[...]», rispettivamente al [...] % per le imprese con rating «[...]». L'interesse di DB Cargo rientrerebbe in questo intervallo e sarebbe più vicino al limite superiore. Di conseguenza, il tasso di interesse sembra essere in linea con le aspettative del mercato.

(545) Per quanto riguarda i prestiti subordinati convertibili (cfr. considerando 257, lettere da a) a e)), la Commissione osserva che questi hanno scadenze comprese all'incirca tra i cinque e i sette anni, con un tasso di interesse attualmente applicabile pari al [...] % su base annua. Attualmente il mercato valuta il debito con scadenza a cinque anni al [...] % per le società con rating «[...]» e al [...] % per le società con rating «[...]». Inoltre, per le obbligazioni con scadenza a sette anni, il rendimento è attualmente fissato al [...] % per le società con rating «[...]», e al [...] % per le società con rating «[...]». Ciò significa che DB Cargo versa un premio consistente in ragione della natura più rischiosa dei prestiti subordinati convertibili rispetto agli attuali rendimenti obbligazionari. Pertanto, anche per quanto riguarda i prestiti subordinati convertibili, dall'analisi comparativa non emerge che il finanziamento sarebbe stato fornito da DB AG a condizioni manifestamente vantaggiose per DB Cargo.

(546) Ne consegue che le condizioni alle quali i finanziamenti del debito mezzanino e delle linee di credito sono messi a disposizione di DB Cargo come fonti di contributo proprio sono in linea con le approssimazioni e i parametri di riferimento dei tassi di mercato, e di fatto al di sopra di essi, e dunque privi di elementi di aiuto.

5.4.3.3.1.2. Proventi da cessioni di attività ([460-560] milioni di EUR)

(547) Le cessioni di attività di DB Cargo, del valore di [460-560] milioni di EUR, devono essere effettuate durante il periodo di ristrutturazione, escludendo gli acquisti interaziendali, e possono pertanto essere considerate prive di risorse statali. Inoltre i casi di vendita già disponibili a operatori privati e i principi che disciplinano le vendite previste indicano un approccio alla selezione degli acquirenti basato sul mercato, che tutela l'interesse di DB Cargo (cfr. sezione 4.1.5), che la Germania e DB Cargo dovrebbero seguire per le cessioni e le vendite di attivi a cui si sono impegnati.

(548) Tuttavia il punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione esclude i futuri profitti attesi dall'ambito dei contributi concreti. Il contributo proprio reale e concreto di DB Cargo individuato dalla Germania comprende [460-560] milioni di EUR di proventi attesi dalla vendita di attività o partecipazioni che deve avere luogo [...]. L'intero ammontare dei proventi non è ancora sufficientemente certo. In un altro caso passato di aiuto compatibile a un concorrente del trasporto ferroviario di merci, la Commissione ha ritenuto che l'impegno a cedere attivi o partecipazioni nel corso del piano di ristrutturazione, oltre al finanziamento da parte della società madre, costituisse una valida fonte di contributo proprio concreto, anche se non pienamente attuato o in assenza di acquirenti impegnati ([184]).

(549) Tuttavia la Commissione escluderà, in via prudenziale, dalla valutazione della proporzionalità dell'aiuto per la ristrutturazione a favore di DB Cargo l'importo delle entrate previste dalle cessioni o dalle vendite di attività non ancora sottoscritte e da quelle per cui non sono stati individuati acquirenti sufficientemente impegnati e/o il prezzo di vendita costituisce una semplice stima. I costi pertinenti che si prevede di sostenere per lo stesso importo dovranno quindi essere finanziati con le entrate operative previste derivanti dal normale esercizio.

(550) Dalla descrizione dello stato di avanzamento fornita dalle autorità tedesche risulta che i ricavi attesi dalle cessioni o dalle vendite di attività sottoscritte e per le quali esistono offerte vincolanti da parte degli acquirenti ammontano a [...] EUR, rispetto all'importo totale delle vendite previsto di [460-560] milioni di EUR (considerando 325). Tali entrate precedenti, già versate a DB Cargo o prossime a essere corrisposte alla società, dovrebbero essere considerate contributi reali e concreti del beneficiario.

5.4.3.3.1.3. Factoring di crediti da parte di HSBC ([100-140] milioni di EUR)

(551) Il factoring di [100-140] milioni di EUR di crediti è concordato da [...], una banca privata selezionata a seguito di una procedura di gara, con la migliore offerta vincolante (considerando 257, lettere c) e f)). Il factoring dei crediti riduce e ridurrà i costi sostenuti da DB Cargo, migliorandone il capitale circolante e i flussi di cassa. Per via della fornitura di risorse che non sono sotto il controllo dello Stato tedesco, il factoring da parte di [...] costituisce una fonte di contributo proprio privo di elementi di aiuto e concreto.

5.4.3.3.1.4. Trasferimento e copertura delle retribuzioni del personale e dei costi di licenziamento ([100-140] milioni di EUR)

(552) I costi relativi alle riduzioni del personale di DB Cargo conseguenti al piano di ristrutturazione saranno coperti dal contributo di DB JobService Gmbh (considerando 257, lettere c) e f)). La riduzione e la riassegnazione all'interno del gruppo DB sono state concordate dagli organi interni competenti per il numero preciso di effettivi, così che il coinvolgimento di DB JobService Gmbh sia certo, definito e accuratamente quantificato. Tale contributo deriva dall'applicazione di norme e delle politiche aziendali prestabilite di DB AG. La decisione di DB Cargo di utilizzare il servizio rappresenta una decisione autonoma all'interno del gruppo, probabilmente dovuta al coinvolgimento o all'interferenza dello Stato nella sua qualità di azionista di DB AG.

(553) Inoltre il ruolo di DB JobService Gmbh come prestatore di servizi interni è simile a quello delle agenzie di collocamento nel mercato del lavoro per quanto riguarda la riassegnazione del personale in esubero. La natura interaziendale dell'ambito di applicazione, della fornitura e del valore del servizio fornito non impedisce di ritenere che il servizio sia fornito a condizioni di mercato, come nel caso di un gruppo privato di dimensioni e con attività simili. Ne consegue che tale fonte di contributo è priva di elementi di aiuto, reale e concreta.

5.4.3.3.1.5. Conclusioni

(554) Le risorse fornite dal beneficiario, dal suo azionista e dalla banca di factoring possono essere considerate prive di elementi di aiuto di Stato. Tali contributi presentati dalla Germania ammontano effettivamente a 2 291 milioni di EUR e superano l'importo stimato di 1 914 milioni di EUR di aiuti per la ristrutturazione, rappresentando dunque il 54 % del finanziamento necessario per i costi del piano. L'aiuto è limitato all'importo delle perdite registrate nel 2022, nel 2023 e nel 2024, così da rimanere proporzionato qualora le perdite effettive registrate al 31 dicembre 2024, ancora trasferite in applicazione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite, rimanessero al di sotto dell'importo del contributo proprio di DB Cargo.

([184]) Decisione C(2004) 3955 final, del 2 marzo 2005, considerando da 82 a 87, 186 e 187.

(555) Tuttavia anche questi contributi devono essere reali e concreti; tale condizione non si realizza per l'intero importo di [460-560] milioni di EUR di proventi attesi dalla cessione di partecipazioni o dalla vendita di attività durante il periodo di ristrutturazione. Anche nell'ipotesi estremamente prudente secondo cui non vi sarebbero proventi derivanti dalle vendite e dalle cessioni che DB Cargo deve effettuare durante il periodo di ristrutturazione, per cui non vi sono ancora acquirenti sufficientemente impegnati, il contributo proprio concreto ai costi proveniente dalle restanti fonti di finanziamento privo di elementi di aiuto attualmente garantito ammonterebbe comunque al 50 % del totale.

(556) È pertanto soddisfatto il requisito di cui al punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, secondo cui il contributo proprio del beneficiario sarà di norma adeguato se ammonta al 50 % dei costi di ristrutturazione ed è significativo.

5.4.3.3.2. Condivisione degli oneri

(557) Ai sensi dei punti da 65 a 67 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, il sostegno statale concesso in una forma che rafforza la posizione del beneficiario in termini di capitale proprio può avere l'effetto di proteggere gli azionisti e i creditori subordinati dalle conseguenze della loro scelta di investire nel beneficiario, determinando in tal modo un azzardo morale e minando la disciplina di mercato. Di conseguenza è opportuno che gli aiuti a copertura delle perdite siano concessi solo a condizioni tali da comportare un'adeguata condivisione degli oneri da parte degli investitori esistenti e l'intervento dello Stato dovrebbe avvenire solo dopo che le perdite sono state integralmente contabilizzate e imputate agli attuali azionisti e ai detentori di debito subordinato.

(558) Un'adeguata condivisione degli oneri farà sì di norma che gli azionisti storici e, se necessario, i creditori subordinati, si sobbarchino integralmente le perdite. I creditori subordinati dovrebbero contribuire ad assorbire le perdite attraverso la conversione in capitale o la riduzione di valore del capitale dei pertinenti strumenti. Pertanto l'intervento dello Stato dovrebbe avvenire solo dopo che le perdite sono state integralmente contabilizzate e imputate agli attuali azionisti e ai detentori di debito subordinato. In ogni caso, nella misura giuridicamente possibile, occorre evitare i deflussi di liquidità dal beneficiario ai detentori di capitale o di debito subordinato durante il periodo di ristrutturazione, a meno che ciò non comprometta in modo sproporzionato coloro che hanno conferito nuovo capitale (punto 66 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).

(559) Inoltre il punto 67 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione prevede che qualsiasi aiuto di Stato che rafforzi la posizione del beneficiario in termini di capitale proprio dovrebbe essere concesso a condizioni tali da procurare allo Stato una quota ragionevole dei futuri incrementi di valore del beneficiario, in considerazione dell'importo di capitale conferito dallo Stato in rapporto al capitale rimanente dell'impresa dopo la contabilizzazione delle perdite.

(560) Nel caso di specie, l'aiuto per la ristrutturazione non incentiva l'azzardo morale o l'assunzione di rischi eccessiva che ha recato benefici agli azionisti o ai creditori del beneficiario. In effetti non vi sono creditori subordinati che hanno finanziato DB Cargo, in quanto tutti i finanziamenti di DB Cargo sono stati forniti su base interaziendale direttamente dal dipartimento della tesoreria di DB AG. In tale contesto, le perdite di DB Cargo, la cui comparsa è stata impedita dall'accordo di trasferimento di profitti e perdite, sono state e saranno di fatto assorbite, per il 2024, dall'azionista unico DB AG mediante il loro trasferimento in applicazione di detto accordo a partire dal 31 dicembre 2022. Non vi sono pertanto altre perdite registrate che DB AG deve assorbire o a essa attribuite. Dal punto di vista contabile, le perdite non sono state registrate né assorbite; tuttavia esse sono state di fatto già sostenute dall'azionista unico di DB Cargo. Con la concomitanza del trasferimento delle perdite, dell'aiuto per la ristrutturazione e della sospensione dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite a partire dal 31 dicembre 2024, che impedisce il trasferimento automatico dei profitti di DB Cargo a DB AG, tali aiuti a favore del capitale proprio sono conformi al punto 66 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(561) L'aiuto per la ristrutturazione è inoltre conforme al punto 67 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione in quanto, nel considerare i miglioramenti del capitale proprio che l'aiuto comporta impedendo l'erosione delle perdite nette, la Germania, azionista unico di DB Cargo attraverso DB AG, coglierà pienamente tutti i potenziali benefici per gli azionisti derivanti dai vantaggi attesi dall'attuazione del piano di ristrutturazione e dal ripristino della redditività a lungo termine di DB Cargo. Ciò vale a prescindere dal fatto che i futuri vantaggi maturino sotto forma di dividendi futuri o di reddito netto trattenuto che aumenta il capitale proprio e il valore della partecipazione statale indiretta che i trasferimenti di perdite hanno incrementato dal 2022 e che continueranno a incrementare per il 2024. Ne consegue che, attraverso DB AG, le condizioni dell'intervento statale offrono alla Germania una quota ragionevole dei futuri incrementi di valore di DB Cargo.

5.4.3.3.3. Conclusioni

(562) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto per la ristrutturazione è proporzionato e prevede un'adeguata condivisione degli oneri.

5.4.3.4. Principio dell'aiuto «una tantum» e limitazione delle distorsioni della concorrenza

(563) Per far sì che gli effetti negativi dell'aiuto siano limitati in modo da prevenire effetti indebiti sulla concorrenza e sugli scambi e garantire che il risultato complessivo sia positivo ([185]), l'aiuto deve essere concesso alle imprese in difficoltà conformemente al principio dell'aiuto «una tantum» che limita l'aiuto per un periodo di dieci anni.

(564) La Commissione autorizza un aiuto per la ristrutturazione a sostegno di una sola operazione di ristrutturazione e, se del caso, a condizione che siano trascorsi più di 10 anni dalla precedente concessione dell'aiuto per la ristrutturazione o dalla conclusione o cessazione del piano di ristrutturazione ([186]). La Commissione consente eccezioni a questa regola se l'aiuto per la ristrutturazione è accordato successivamente alla concessione di un aiuto per il salvataggio nel quadro di un'unica operazione di ristrutturazione ([187]).

5.4.3.4.1.1. Principio dell'«aiuto una tantum»

(565) L'aiuto per la ristrutturazione sostiene una sola operazione di ristrutturazione del beneficiario. Le autorità tedesche hanno confermato che il beneficiario non ha beneficiato in passato di alcun aiuto per il salvataggio o la ristrutturazione o di un sostegno alla ristrutturazione temporaneo e che non appartiene a un gruppo più ampio di imprese che avrebbero potuto ricevere tale aiuto. La valutazione, da parte della Commissione, della situazione finanziaria passata di DB Cargo, nonché quanto rilevato in merito ai precedenti aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione e al sostegno temporaneo per la ristrutturazione confermano la presente dichiarazione. Pertanto l'aiuto per la ristrutturazione rispetta il principio dell'«aiuto una tantum».

(566) Ai sensi del punto 74 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, il principio dell'«aiuto una tantum» è esteso al gruppo, nel senso che, qualora un gruppo di imprese abbia ricevuto aiuti per il salvataggio, aiuti per la ristrutturazione o un sostegno temporaneo per la ristrutturazione, la Commissione di norma non autorizzerà la concessione di ulteriori aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione al gruppo stesso o a una delle entità a esso appartenenti, a meno che non siano trascorsi 10 anni dalla concessione dell'aiuto o dalla fine del periodo di ristrutturazione o dall'interruzione dell'attuazione del piano di ristrutturazione, a seconda di cosa sia avvenuto per ultimo. Inoltre gli Stati membri devono dimostrare che, se un'entità appartenente a un gruppo di imprese ha ricevuto aiuti per il salvataggio, aiuti per la ristrutturazione o sostegno temporaneo per la ristrutturazione, ma il gruppo nel suo complesso e le altre entità a esso appartenenti restano ammissibili agli aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione, nessun aiuto sarà trasferito dal gruppo o dalle altre entità del gruppo al precedente beneficiario dell'aiuto.

(567) Per quanto riguarda il gruppo DB, le autorità tedesche hanno confermato che la società madre del beneficiario e le sue affiliate non hanno beneficiato in passato di alcun aiuto per il salvataggio, aiuto per la ristrutturazione o sostegno temporaneo per la ristrutturazione. La presente dichiarazione è confermata da quanto rilevato dalla Commissione in relazione ai precedenti aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione e al sostegno temporaneo per la ristrutturazione. Pertanto l'aiuto per il salvataggio rispetta il principio dell'«aiuto una tantum».

5.4.3.4.1.2. Limitazione delle distorsioni della concorrenza

(568) Ai sensi del punto 76 e seguenti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, per limitare il più possibile gli effetti negativi sulle condizioni degli scambi, in modo che prevalgano gli effetti positivi, nel concedere aiuti per la ristrutturazione devono essere adottate misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza. Come spiegato ai punti da 87 a 93 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, le misure in materia di concorrenza dovrebbero essere calibrate e definite in misura proporzionale agli effetti distorsivi degli aiuti. In particolare i fattori rilevanti sono costituiti dall'entità e dalla natura degli aiuti e dalle condizioni e circostanze in cui sono concessi; dal livello di contributo proprio e di condivisione degli oneri; nonché dalle dimensioni e dall'importanza relativa di DB Cargo sul mercato e dalle caratteristiche del mercato in questione. Inoltre le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza non dovrebbero compromettere le prospettive di ripristino della redditività, né dovrebbero realizzarsi a spese dei consumatori e della concorrenza.

([185]) Punto 38, lettera f), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
([186]) Punti 70 e 71 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
([187]) Punto 72, lettera a), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(569) Infine il punto 122 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ricorda che il beneficiario deve attuare pienamente il piano di ristrutturazione e deve assolvere qualunque altro obbligo previsto nella decisione di autorizzazione dell'aiuto adottata dalla Commissione. Come illustrato in dettaglio nella sezione 4.1.5, la Germania si impegna a far sì che DB Cargo attui le seguenti misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza che si applicheranno [...]: i) la vendita di partecipazioni (come descritto nella sezione 4.1.5.1.2); ii) il divieto di pubblicizzare l'aiuto di Stato ricevuto (cfr. considerando 301); iii) il divieto di acquisizione (cfr. sezione 4.1.5.1.1); iv) l'impegno a esternalizzare determinati volumi di produzione (cfr. sezione 4.1.5.2); v) l'impegno a limitare i volumi di produzione di DB Cargo (cfr. sezione 4.1.5.3); e vi) la vendita di locomotive (cfr. sezione 4.1.5.4). DB Cargo dovrebbe pertanto attuare d'ufficio, con diligenza e tempestività, le misure in questione.

(570) La valutazione della corretta calibrazione delle misure deve tenere conto dell'impatto che l'aiuto per la ristrutturazione a favore di DB Cargo ha avuto sulla concorrenza, alla luce del livello di contributo proprio e di condivisione degli oneri raggiunto nel caso di specie. Per quanto riguarda il contributo proprio, la natura e l'importo delle varie fonti e dei vari strumenti consentono di concludere che l'aiuto è proporzionato, mostrando al contempo la fiducia dell'attuale azionista nel proseguimento delle attività di DB Cargo, subordinatamente alla sua ristrutturazione. Inoltre è garantita un'adeguata condivisione degli oneri, in quanto l'azionista esistente ha assorbito le perdite di DB Cargo (anche attraverso la misura di aiuto), DB Cargo non detiene debito subordinato e lo Stato ha il diritto, tramite DB AG, di ricevere una quota ragionevole dei futuri guadagni di valore di DB Cargo.

(571) Per quanto riguarda l'entità e la natura dell'aiuto (punto 88 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione), la Commissione osserva che le perdite trasferite nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite dal 2022 ammontano a circa 1 914 milioni di EUR (cfr. tabella 19). Sebbene si tratti di un importo complessivo considerevole, pari a [...] delle entrate annue previste di DB Cargo nel 2024 (cfr. tabella 21 al considerando 282), se si confrontano le perdite trasferite ogni anno separatamente con le entrate annue di quell'anno (tabella 21 al considerando 282) o con il totale delle attività (tabella 22), la loro rilevanza diminuisce: rispettivamente il [...] % delle entrate nel 2022, il [...] % nel 2023 e il [...] % nel 2024, nonché il [...] % delle attività totali nel 2022, il [...] % nel 2023 e il [...] % nel 2024. Anche tenendo conto della quota del trasporto ferroviario di merci sul mercato totale del trasporto merci in Germania (tabella 31) o persino della dimensione del mercato del trasporto ferroviario di merci in Germania, che secondo le stime ha generato circa 6,3 miliardi di EUR di entrate nel 2022 ed è in crescita rispetto al 2021 (come indicato nella figura 10), l'importo dell'aiuto non sembra eccessivo.

Figura 10

Andamento delle entrate sul mercato ferroviario tedesco in miliardi di EUR (trasporto ferroviario di merci in grigio/in cima alle colonne)

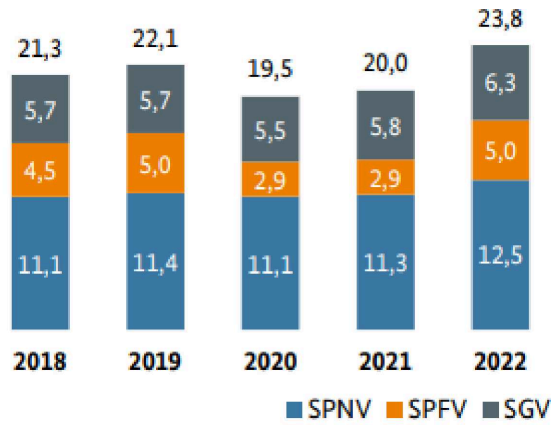


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Fonte: Agenzia federale delle reti (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), consultato da ultimo il 10 ottobre 2024).

(572) La Commissione osserva che DB Cargo fornisce circa l'8,5 % dei servizi di trasporto merci forniti in Germania (nel 2022; quota relativamente stabile con proporzioni simili pari o inferiori al 10 % negli anni precedenti). Per quanto riguarda l'attività economica più circoscritta del trasporto ferroviario di merci, la sua quota di mercato in Germania nei segmenti del trasporto a carro singolo, combinato strada/rotaia e del trasporto a treno blocco, considerati nel loro insieme, è maggiore e pari a circa il 43 % nel 2022. Tuttavia la quota di DB Cargo relativa all'attività di trasporto ferroviario di merci è in costante diminuzione e altri fornitori di servizi hanno acquisito quote maggiori (considerando 26). Inoltre, considerando una più ampia portata geografica delle attività di trasporto ferroviario di merci nel mercato interno, DB Cargo fornisce servizi di trasporto merci in diversi altri Stati membri, in cui detiene quote di mercato comprese tra il [...] % e il [...] %. Tuttavia, in totale, come risulta dalla figura 2, DB Cargo detiene una quota di mercato di circa il 22 % che negli ultimi anni ha registrato una diminuzione costante, con il conseguente indebolimento della posizione di mercato della società. Inoltre, oltre che in Germania, DB Cargo detiene quote di mercato significative solo in altri due Stati membri, ossia [...] (cfr. considerando 26 e 27) e tabella 2 e 12). Se si considerano i diversi segmenti di attività (trasporto a carro singolo combinato strada/ferrovia e a treno blocco), DB Cargo detiene una posizione quasi monopolistica sul mercato del trasporto a carro singolo in Germania, e quote di mercato significative comprese tra il [...] % e il [...] % nei segmenti del trasporto a treno blocco e combinato (cfr. tabella 3). Infatti, secondo una relazione dell'Agenzia federale delle reti, nel 2023 DB Cargo deteneva solo il 39,3 % del mercato totale del trasporto ferroviario di merci relativamente diversificato in Germania, compreso quindi anche il segmento del trasporto a carro singolo, in cui la maggior parte dei numerosi fornitori di servizi di trasporto ferroviario di merci non è attiva (tabella 3).

Figura 11

Mercato del trasporto ferroviario di merci in Germania nel 2023

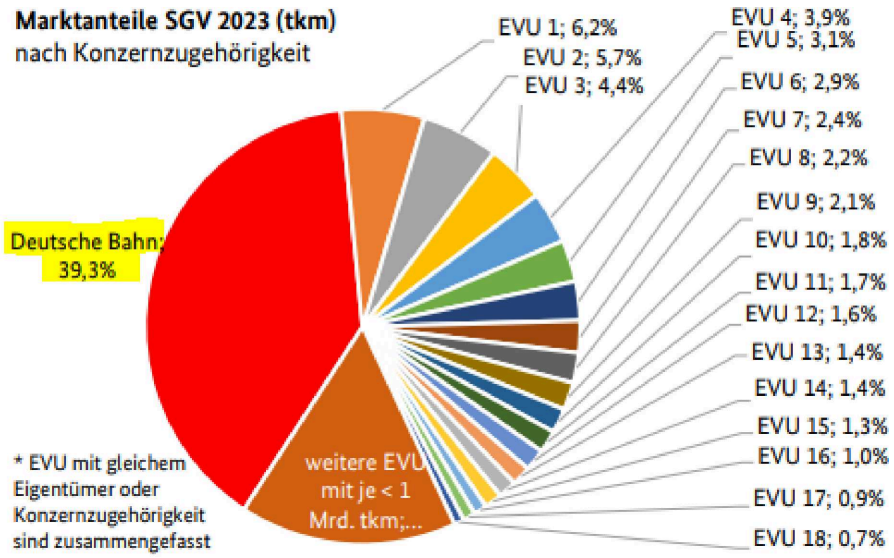


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Fonte: *Agenzia federale delle reti (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), consultato da ultimo il 10 ottobre 2024).*

(573) Tenendo conto dell'entità e della natura dell'aiuto, del livello di contributo proprio e di condivisione degli oneri e della posizione di mercato di DB Cargo (cfr. considerando da 570 a 572), la Commissione valuterà l'adeguatezza delle misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza proposte dalla Germania.

5.4.3.4.1.2.1. Misure strutturali

La vendita di partecipazioni

(574) La vendita di partecipazioni, di cui ai considerando 305 e successivi, riguarda la cessione di interessenze di un'impresa redditizia in un contesto di continuità aziendale. In particolare, le cessioni relative a [...] riguardano la cessione di affiliate indirettamente controllate da DB Cargo (cfr. considerando 324). Come dimostrato dalla Germania, le società hanno storicamente realizzato profitti (cfr. tabella 30) e pertanto l'uscita dal gruppo DB Cargo aprirebbe immediatamente nuove opportunità per i concorrenti, come dimostrato dall'interesse che i potenziali acquirenti hanno già dimostrato (cfr. considerando 325). La Commissione osserva che le cessioni riguardano non solo la Germania ([...]) ma anche la [...], dove il gruppo DB Cargo detiene una quota di mercato significativa.

(575) Inoltre la cessione di più di [...] riguarda storicamente le attività a fini di lucro, come dimostrato nella tabella 30.

(576) Per quanto riguarda le cessioni relative a [...], è in corso una procedura di dovuta diligenza (cfr. considerando 325, lettera c)); l'interesse per tali attività dimostra pertanto le potenziali opportunità per i concorrenti del gruppo DB Cargo. Anche questa cessione riguarda le imprese redditizie, sebbene [...] abbia generato una perdita nel 2023.

(577) Inoltre, qualora non fosse dato pieno seguito all'impegno entro il 31 dicembre 2026, spetterà alla Commissione valutare se le alternative messe in atto siano di entità e impatto comparabili.

Vendita di locomotive

(578) Oltre alla vendita di partecipazioni, DB Cargo, come descritto al considerando 318, prevede anche la cessione di un numero significativo di locomotive. La vendita delle locomotive riguarda al massimo [...] locomotive, un numero considerevole.

(579) A tale riguardo, la cessione delle locomotive riduce la capacità di DB Cargo di fornire servizi di trasporto merci e ha pertanto un impatto negativo sulla competitività della società. Inoltre le locomotive saranno vendute a concorrenti che aumenteranno la loro competitività rispetto a DB Cargo. Infine la Commissione osserva anche che le locomotive in questione sono utilizzate nell'ambito del trasporto a treno blocco e del trasporto combinato, i due segmenti in cui DB Cargo si trova ad affrontare una concorrenza più intensa.

(580) L'attuazione e l'introduzione previste della misura, come da impegni assunti dalla Germania, non ne compromettono una valutazione positiva dell'efficacia. In particolare, sono previste garanzie affinché DB Cargo non sia costretta a perdere più del [...] % del valore di mercato delle locomotive per via dell'obbligo di venderle entro il termine prescritto del 2026. Una vendita forzata al di sotto del valore di mercato ridurrebbe indebitamente, a sua volta, le risorse proprie di DB Cargo disponibili, che sarebbero utili in particolare in uno scenario pessimistico come quello descritto. Inoltre, qualora la vendita di locomotive non fosse pienamente realizzata entro detto termine, spetterà alla Commissione valutare se le alternative messe in atto siano di entità e impatto comparabili.

5.4.3.4.1.2.2. Misure comportamentali

Limite dei volumi di produzione

(581) Come descritto al considerando 317, DB Cargo non supererà determinati volumi di produzione. La Commissione osserva che tale impegno fino alla fine del periodo di ristrutturazione, il 31 dicembre 2026, comporta di fatto una diminuzione dei volumi di produzione di circa il [...] % rispetto alla produzione di servizi forniti da DB Cargo nel 2022. Tale riduzione della produzione nell'area geografica in cui DB Cargo è maggiormente attiva è significativa in termini assoluti e a maggior ragione in termini relativi. DB Cargo prevede infatti un mercato in crescita nei prossimi anni (cfr. considerando 279). Nella previsione dello scenario di crescita della domanda del mercato, il massimale di volume di DB Cargo ridurrà inoltre in modo più consistente la presenza sul mercato della società rispetto a una domanda stagnante o in calo. È probabile che tale riduzione dei volumi produca effetti ritardati oltre la fine del periodo di ristrutturazione, aumentando o accelerando la riduzione annuale osservata e regolare della quota di DB Cargo sul totale dei servizi di trasporto ferroviario di merci forniti in Germania.

Esternalizzazione dei volumi di produzione

(582) Oltre al massimale relativo al volume, DB Cargo esternalizzerà la produzione anche a operatori terzi (cfr. considerando 314). Sebbene questa misura di per sé non incida sulla presenza sul mercato di DB Cargo in termini nominali, in quanto la produzione sarebbe esternalizzata solo in una condizione in cui DB Cargo è ancora titolare dei contratti con i clienti, essa offrirà comunque ai concorrenti la possibilità di espandere la loro attività attuale e di aumentare la concorrenza in futuro. Ciò è dovuto al fatto che l'esternalizzazione avrà un effetto negativo sull'utilizzo della capacità di DB Cargo, laddove questa non sia ridotta. Inoltre, oltre alle entrate supplementari derivanti dai servizi forniti, se i clienti sono soddisfatti dei servizi forniti possono emergere opportunità per i concorrenti operativi nell'ambito dei contratti di esternalizzazione.

Divieto di pubblicità e divieto di acquisizione

(583) La crescita delle attività di DB Cargo sarà inoltre ostacolata dal divieto di acquisizione, che impone alla società di astenersi dall'acquisire azioni di qualsiasi impresa durante il periodo di ristrutturazione, eccetto ove necessario per garantire la redditività a lungo termine di DB Cargo (considerando 302). La Germania non ha presentato alcun progetto di acquisizione che soddisfi la condizione di indispensabilità in questa fase. Qualsiasi acquisizione ritenuta indispensabile dalla Germania al fine di garantire, in futuro, la redditività a lungo termine di DB Cargo dovrà essere notificata alla Commissione e debitamente motivata; la Germania dovrà astenersi dall'attuarla fino a quando la Commissione non avrà confermato che l'acquisizione è necessaria per sostenere la redditività a lungo termine di DB Cargo.

(584) Dal momento che DB Cargo ridurrà la propria produzione, esternalizzerà i servizi e sarà ulteriormente limitata per quanto riguarda la crescita attraverso acquisizioni esterne di concorrenti o fornitori di prodotti o servizi complementari ai propri fino al termine del piano di ristrutturazione, le misure in materia di concorrenza garantiscono che DB Cargo non riacquisterà quote di mercato attraverso acquisizioni, assumerà rischi inutili e concentrerà le risorse sul completamento della ristrutturazione. Pertanto, a differenza dei concorrenti, DB Cargo non potrà espandersi mediante acquisizioni, che sarebbero indirettamente rese possibili dall'aiuto per la ristrutturazione.

(585) Infine DB Cargo si asterrà anche dal pubblicizzare il sostegno statale come vantaggio competitivo al momento della commercializzazione dei prodotti e dei servizi (considerando 301).

(586) La Commissione ritiene pertanto che le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza proposte dalla Germania siano idonee a ridurre gli effetti negativi dell'aiuto per la ristrutturazione.

5.4.3.5. Aiuti concessi a DB Cargo o alle sue controllate durante il periodo di ristrutturazione.

(587) Ai sensi dei punti da 127 a 130 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la concessione di un qualsiasi altro aiuto nel corso del periodo di ristrutturazione, anche nel quadro di un regime già autorizzato, può influire sulla valutazione della Commissione relativa alla portata necessaria delle misure volte a limitare distorsioni della concorrenza. Nel valutare l'aiuto per la ristrutturazione, la Commissione deve tenere conto di tale aiuto e deve garantire che tale altro aiuto non eluda le prescrizioni degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(588) La Germania ha indicato l'aiuto concesso al beneficiario, o per esso previsto, durante il periodo di ristrutturazione, e ha affermato che DB Cargo riceve o dovrebbe ricevere l'aiuto fino alla fine del periodo di ristrutturazione nell'ambito dei 29 regimi in vigore a partire dal 2019, che siano essi di applicazione generale al settore ferroviario o specifici per il trasporto ferroviario di merci da 12 Stati membri, vale a dire Francia, Italia, Austria, Paesi Bassi, Svezia, Belgio, Cechia, Germania, Polonia, Ungheria, Spagna e Danimarca. Gli importi effettivi o previsti ammontano a 337,7 milioni di EUR (2023), 340 milioni di EUR (2024), 502,9 milioni di EUR (2025) e 502,5 milioni di EUR (2026).

(589) La Commissione ritiene che gli aiuti individuali concessi o previsti dai 12 Stati membri a favore del beneficiario riguardino, in particolare, la riduzione dei costi dell'energia o dei canoni di accesso alle linee oppure il sostegno al trasporto ferroviario di merci generalmente a disposizione di altri fornitori di servizi di trasporto merci, a esclusione del trasporto su strada. Tali aiuti individuali non costituiscono, di fatto o di diritto, aiuti ad hoc. In ragione della concezione e del contesto storico dello strumento dell'aiuto per la ristrutturazione sotto forma di accordo di trasferimento di profitti e perdite, nonché delle tempistiche e della diversità geografica dei regimi in questione, non risulta che l'aiuto individuale in questione, concesso o previsto da tanti Stati membri diversi, abbia l'obiettivo o l'effetto di eludere le prescrizioni degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, in particolare riducendo artificialmente l'importo dell'aiuto per la ristrutturazione a sostegno del piano. Pertanto, nelle circostanze del caso di specie, non è opportuno considerare adeguate misure supplementari volte a ridurre le distorsioni della concorrenza negli Stati membri interessati.

(590) Come osservato nella sezione 5.4.2.1, la decarbonizzazione del trasporto merci è di fondamentale importanza per il Green Deal dell'Unione e i servizi forniti da DB Cargo presentano svantaggi intrinseci in termini di costi rispetto ai servizi di trasporto su strada mediante autocarri. I 29 regimi in questione affrontano in parte tali svantaggi in termini di costi e, in linea di principio, sono a disposizione degli operatori del trasporto ferroviario di merci che soddisfano le condizioni di ammissibilità richieste. A tale riguardo, DB Cargo manterrà una solida posizione in termini di capitale proprio durante l'intero piano di ristrutturazione e, a condizione che tale piano sia effettivamente attuato in modo adeguato e tempestivo, la Commissione non solleva obiezioni al fatto che DB Cargo continui a beneficiare dei regimi in questione, fatto salvo il rispetto delle relative condizioni, che spetterà agli Stati membri interessati valutare.

(591) La Commissione chiede alla Germania, in linea con il punto 130 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, di notificare qualsiasi aiuto futuro al beneficiario da concedere nel corso del periodo di ristrutturazione, compresi gli aiuti accordati nel quadro di un regime approvato, oltre all'aiuto individuale che il paese ha notificato alla Commissione, di cui al considerando 588.

5.4.3.6. Trasparenza

(592) Ai sensi del punto 38, lettera g), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico devono avere facile accesso a tutti gli atti e alle informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso. Ciò significa che la Germania deve rispettare le disposizioni in materia di trasparenza di cui al punto 96 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. La Commissione osserva che la Germania si impegna a rispettare tali obblighi. Le informazioni pertinenti saranno rese disponibili al seguente indirizzo:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) La Commissione ritiene necessario che la Germania presenti relazioni periodiche sulla realizzazione del piano di ristrutturazione ogni sei mesi a decorrere dalla data di adozione della presente decisione fino al termine del periodo di ristrutturazione. Tali relazioni specificheranno, in particolare, le date e gli importi dell'erogazione effettiva dei finanziamenti impegnati a titolo di aiuto per la ristrutturazione o di contributi propri, eventuali aiuti futuri previsti al beneficiario o alle sue controllate, anche nell'ambito di regimi approvati, lo stato di attuazione delle misure volte a ridurre le distorsioni della concorrenza, eventuali scostamenti dalle traiettorie finanziarie od operative del piano di ristrutturazione, il contenimento e le riduzioni dei costi e gli utili realizzati dalle misure di ristrutturazione e, se del caso, le misure correttive previste o adottate dalla Germania, da DB AG o dal beneficiario nell'ambito delle rispettive competenze. L'obbligo per la Germania di presentare tali relazioni è stabilito all'articolo 4 della presente decisione.

(594) La Commissione ricorda inoltre alla Germania l'obbligo di presentare relazioni annuali alla Commissione, conformemente al punto 131 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, e di notificare qualsiasi aiuto concesso a DB Cargo o alle sue controllate nel mercato interno durante il periodo di ristrutturazione, compresi gli aiuti accordati nel quadro di un regime approvato in linea con il punto 129 degli orientamenti.

5.4.4. *Equilibrio tra effetti positivi e negativi*

(595) Una misura di aiuto di Stato accuratamente strutturata deve garantire che il risultato complessivo degli effetti della misura sia positivo, evitando di alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

(596) Negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione la Commissione ha stabilito i criteri che esamina nel valutare la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione con il mercato interno, assicurandosi che lo sviluppo dell'attività economica in questione non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Come spiegato nelle sottosezioni 5.4.3.1, 5.4.3.2 e 5.4.3.3, l'aiuto per la ristrutturazione ha un effetto di incentivazione, è necessario, adeguato e proporzionato. Esistono inoltre garanzie sufficienti per limitare le distorsioni della concorrenza, tra cui la trasparenza (sottosezioni 5.4.3.4 e 5.4.3.6) e adeguate misure in materia di concorrenza che riducono gli effetti negativi dell'aiuto per la ristrutturazione (sottosezione 5.4.3.4).

(597) Di conseguenza gli effetti positivi dell'aiuto per la ristrutturazione sullo sviluppo dell'attività economica in questione superano i potenziali effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi che pertanto non sono alterati in misura contraria al comune interesse.

6. **CONCLUSIONI**

(598) La Commissione conclude che la Germania ha dato illegalmente esecuzione all'aiuto in esame, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Tuttavia, alla luce delle risultanze di cui sopra, la Commissione conclude che l'aiuto per la ristrutturazione soddisfa le condizioni di compatibilità con il mercato interno stabilite negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, purché DB Cargo dia piena attuazione alle misure previste dal piano di ristrutturazione e/o che la Germania si è impegnata ad attuare. L'aiuto agevola lo sviluppo di un'attività economica e non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. L'aiuto è pertanto compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le misure consistenti nella fornitura di servizi interaziendali di Deutsche Bahn a DB Cargo AG, nella concessione di prestiti da parte della tesoreria di Deutsche Bahn a DB Cargo AG, nella copertura parziale della retribuzione dei dipendenti pubblici impiegati da DB Cargo AG e nel trasferimento delle perdite annuali di DB Cargo AG fino al 31 dicembre 2021 ai sensi dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra Deutsche Bahn AG e DB Cargo AG, concluso il 25 ottobre 2012, come prorogato, non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»).

Articolo 2

1. Il trasferimento delle perdite annuali di DB Cargo AG a Deutsche Bahn AG per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2022 e il 31 dicembre 2024, nell'ambito dell'accordo di trasferimento di profitti e perdite tra Deutsche Bahn AG e DB Cargo AG, concluso il 25 ottobre 2012, come prorogato, costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. L'aiuto è stato concesso in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

2. L'aiuto di cui al paragrafo 1 è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, fatte salve le condizioni di cui all'articolo 3 della presente decisione e gli obblighi di cui all'articolo 4 della presente decisione.

Articolo 3

La Germania si adopera affinché DB Cargo AG o Deutsche Bahn AG, a seconda dei casi, diano piena attuazione alle misure previste dal piano di ristrutturazione di DB Cargo AG, nonché alle relative misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza, entro i termini previsti nel piano di ristrutturazione o, se del caso, al più tardi entro il termine del periodo di ristrutturazione fissato al 31 dicembre 2026.

Articolo 4

La Germania comunica alla Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, le misure previste o adottate per conformarsi ad essa.

Successivamente, la Germania presenta alla Commissione relazioni periodiche sulla realizzazione del piano di ristrutturazione ogni sei mesi fino al termine del periodo di ristrutturazione, fissato al 31 dicembre 2026. Tali relazioni specificano, in particolare, le date dell'erogazione effettiva dei finanziamenti impegnati come contributo proprio del beneficiario, eventuali aiuti futuri previsti a favore di DB Cargo AG o delle sue controllate, anche nell'ambito di regimi approvati, lo stato di avanzamento nel rispetto delle condizioni di cui alla presente decisione, eventuali scostamenti dalle traiettorie finanziarie od operative del piano di ristrutturazione, il contenimento e le riduzioni dei costi e l'aumento degli utili realizzati mediante le misure di ristrutturazione operativa, nonché le misure correttive previste o adottate dalla Germania o, se del caso, da DB Cargo AG o Deutsche Bahn AG, a seconda dei casi.

Articolo 5

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 2024

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva