2024/2864

18.11.2024

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2024/2864

tal-24 ta' Novembru 2023

dwar SA.32179 (2014/C) - Miżuri ta' għajnuna mill-Istat favur Trenitalia SpA u FS Logistica SpA - l-Italja

(notifikata bid-dokument C(2023) 7891)

(It-test bl-Ingliż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1), il-punt (a), tiegħu,

Wara li stiednet lill-partijiet interessati jippeżentaw l-kummenti tagħhom skont dawk id-dispożizzjonijiet [1] u wara li kkunsidrat il-kummenti tagħhom,

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Fid-29 ta' Diċembru 2010, il-Kummissjoni rċeviet ilment rigward l-għoti ta' allegata għajnuna mill-Istat mill-Italja lil Trenitalia S.p.A. ("Trenitalia") permezz tar-Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ("RFI"). Kemm Trenitalia kif ukoll RFI huma sussidjarji ta' Ferrovie dello Stato S.p.A. ("FS") (Ara t-taqsima 2.1). Skont l-ilmentatur, ċerti trasferimenti ta' assi tal-infrastruttura ferrovjarja fi ħdan il-Grupp FS [2], minn RFI lil kumpaniji oħra ta' dak il-grupp, kienu jinvolvu għajnuna. L-ilment ġie rreġistrat bin-numru SA.32179 (2010/CP).

(2) Fil-11 ta' Frar 2011, il-Kummissjoni bagħtet dan l-ilment lill-awtoritajiet Taljani u talbet informazzjoni dwar il-miżuri investigati. Fl-1 ta' April 2011, l-Italja pprovdiet tweġiba parzjali għal dik it-talba. Fl-14 ta' Ġunju 2011, il-Kummissjoni baghtet tfakkira lill-Italja, fejn talbet l-informazzjoni nieqsa. Fit-12 ta' Lulju 2011, l-Italja pprovdiet aktar informazzjoni bi tweġiba għat-talba għal informazzjoni tal-Kummissjoni tal-11 ta' Frar 2011.

(3) Fl-24 ta' Novembru 2011, il-Kummissjoni talbet iktar informazzjoni mingħand l-Italja. Fil-31 ta' Jannar 2012, l-Italja pprovdiet l-informazzjoni mitluba. Fit-8 ta' Jannar 2013, l-Italja ppreżentat aktar informazzjoni lill-Kummissjoni.

(4) Permezz ta' ittra tat-28 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni infurmat lill-Italja li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE") (id-"deċiżjoni tal-ftuħ") fir-rigward ta' ċerti trasferimenti ta' assi minn RFI għal Trenitalia u FS Logistica S.p.A. (il-"miżuri taħt investigazzjoni").

(5) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni infurmat ukoll lill-Italja li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) TFUE fir-rigward ta' kumpens mogħti mill-Italja lil Trenitalia għat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku fit-trasport ferrovjarju tal-merkanzija (il-każ SA.32953). Il-valutazzjoni ta' dik il-miżura skont ir-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat hija s-suġġett ta' deċiżjoni finali separata tal-Kummissjoni.

[1] ĠU C 156, 23.5.2014, p. 77.

[2] F'din id-deċiżjoni, FS u l-kumpaniji li FS għandha u tikkontrolla, inklużi RFI u Trenitalia, huma msejħa l-"Grupp FS". Għal deskrizzjoni tal-istruttura tal-Grupp FS ara t-taqsima 2 ta' din id-deċiżjoni, kif ukoll il-paġna web uffiċjali tal-Grupp FS, disponibbli fuq: https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html.

(6) Fit-22 ta' April 2014, l-Italja talbet estensjoni tal-limitu ta' żmien biex tippreżenta l-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tat fit-28 ta' April 2014. Fil-21 ta' Mejju 2014, l-Italja talbet estensjoni oħra tal-limitu ta' żmien biex tippreżenta kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tat l-għada.

(7) Id-deċiżjoni tal-ftuħ ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* tat-23 ta' Mejju 2014 ([3]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati biex jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar il-miżuri investigati.

(8) Bejn Ġunju u Lulju 2014, il-Kummissjoni rċeviet kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ mill-Italja u minn tliet partijiet interessati. L-Italja pprovdiet kummenti fl-24 ta' Ġunju 2014. Fit-13 ta' Ġunju 2014, FerCargo, assoċjazzjoni ta' operaturi privati tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, talbet estensjoni tal-limitu ta' żmien biex tippreżenta l-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tat; FerCargo ppreżentat il-kummenti tagħha fit-8 ta' Lulju 2014. Fis-16 ta' Ġunju 2014, FS talbet estensjoni tal-limitu ta' żmien sabiex tippreżenta l-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tat; FS ipprovdiet kummenti f'isem il-Grupp FS fit-23 ta' Lulju 2014. Il-Komunità ta' Kumpaniji Ewropej tal-Ferroviji u l-Infrastruttura ("CER", Community of European Railways and Infrastructure Companies) ipprovdiet kummenti fid-19 ta' Ġunju 2014.

(9) Fl-20 ta' Ġunju u fis-6 ta' Awwissu 2014, il-Kummissjoni bagħtet il-kummenti tal-partijiet interessati lill-Italja. Fl-24 ta' Settembru 2014, l-Italja talbet estensjoni tal-limitu ta' żmien li fih tista' tippreżenta l-osservazzjonijiet tagħha dwar il-kummenti tal-partijiet interessati. Il-Kummissjoni tat tali estensjoni l-għada. Fl-20 ta' Novembru 2014, l-Italja bagħtet l-osservazzjonijiet tagħha dwar il-kummenti tal-partijiet interessati. Fl-4 ta' Novembru 2015, l-Italja ssupplimentat l-osservazzjonijiet tagħha b'informazzjoni addizzjonali.

(10) Fl-20 ta' Settembru 2017, il-Kummissjoni bagħtet talba għall-informazzjoni lill-Italja, li l-Italja wieġbet għaliha fis-16 u t-30 ta' Novembru 2017. Fit-22 ta' Diċembru 2017, il-Kummissjoni bagħtet talba oħra għall-informazzjoni lill-Italja, li għaliha l-Italja wieġbet parzjalment fil-31 ta' Jannar 2018. Fil-21 ta' Marzu 2018 saret laqgħa bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Taljani. Fit-3 ta' April 2018, il-Kummissjoni bagħtet talba addizzjonali għall-informazzjoni lill-Italja, li l-Italja wieġbet għaliha fit-23 ta' Mejju 2018. Fis-17 ta' Diċembru 2018, saret laqgħa bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Taljani, segwita minn laqgħa oħra fit-22 ta' Jannar 2019. L-Italja bagħtet informazzjoni addizzjonali fis-26 ta' April u fit-28 ta' Ġunju 2019.

(11) Fl-20 ta' Diċembru 2019, il-Kummissjoni bagħtet talba għall-informazzjoni lill-Italja, li l-Italja wieġbet għaliha fil-31 ta' Jannar 2020.

(12) Fil-bidu tal-2020, faqqgħet il-pandemija tal-COVID-19, li kkawżat xokk kbir għall-ekonomiji tal-Unjoni u rrikjediet rispons ekonomiku kkoordinat tal-Istati Membri u tal-istituzzjonijiet tal-Unjoni biex jittaffew ir-riperkussjonijiet negattivi fuq l-ekonomija tal-Unjoni. F'dawk iċ-ċirkostanzi eċċezzjonali, il-Kummissjoni għamlet ħiliteha biex twieġeb b'mod urġenti għan-notifiki ta' miżuri ta' għajnuna mill-Istat mogħtija fil-kuntest tat-tifqigħa tal-COVID-19, u stabbiliet il-faċilitazzjonijiet proċedurali kollha meħtieġa biex tippermetti proċess ta' approvazzjoni rapidu tal-Kummissjoni ([4]). Matul il-perjodu tal-kriżi tal-COVID-19, il-Kummissjoni kellha tagħti prijorità lill-miżuri ta' għajnuna mill-Istat tal-COVID-19 ([5]); b'konsegwenza ta' dan, it-tlestija tal-proċedura ta' investigazzjoni formali dwar il-miżuri taħt investigazzjoni kif ukoll it-tlestija ta' proċeduri oħra ġew ittardjati.

([3]) Ara n-nota 1 f'qiegħ il-paġna.

([4]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill Ewropew, lill-Kunsill, lill-Bank Ċentrali Ewropew, lill-Bank Ewropew tal-Investiment u lill-Grupp tal-Euro dwar Rispons ekonomiku kkoordinat għat-tifqigħa tal-COVID-19, COM(2020) 112 final tat-13. 3.2020, taqsima 5.

([5]) Lista tad-deċiżjonijiet adottati mill-Kummissjoni fil-kuntest tal-kriżi tal-COVID-19 hija disponibbli fuq is-sit web tad-DĠ Kompetizzjoni f'din il-link: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (l-aktar aċċess reċenti 20.10.2023).

(13) Barra minn hekk, fl-24 ta' Frar 2022 ir-Russja nediet aggressjoni militari kontra l-Ukrajna. L-effetti diretti u indiretti tal-aggressjoni militari Russa kellhom riperkussjonijiet ekonomiċi fuq is-suq intern kollu. Dik is-sitwazzjoni kienet teħtieġ rispons rapidu mill-Kummissjoni biex jittaffew ir-riperkussjonijiet negattivi soċjali u ekonomiċi fl-Unjoni. F'dawk iċ-ċirkostanzi, il-Kummissjoni ntalbet twieġeb b'mod urġenti għan-notifiki ta' miżuri ta' għajnuna mill-Istat mogħtija fil-kuntest tal-kriżi Ukrena ([6]). Matul is-snin 2022 u 2023, il-Kummissjoni kellha tagħti prijorità lill-eżami ta' dawn il-miżuri ta' għajnuna mill-Istat, ([7]) b'dewmien ulterjuri fit-tlestija tal-proċedura ta' investigazzjoni formali tal-miżuri inkwistjoni.

(14) Fis-17 ta' Ottubru 2023, l-Italja qablet b'mod eċċezzjonali li tirrinunzja għad-drittijiet tagħha li jirriżultaw mill-Artikolu 342 TFUE, flimkien mal-Artikolu 3 tar-Regolament (Nru) 1/1958 ([8]) u li din id-Deċiżjoni tiġi adottata u nnotifikata bl-Ingliż.

2. DESKRIZZJONI TAL-GRUPP FS U L-KUNTEST TAL-FTUĦ TAS-SUQ

2.1. Ir-riorganizzazzjoni tal-Grupp FS

(15) Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni (iktar 'il quddiem l-"FS l-antika"), kienet l-operatur ferrovjarju Taljan kompletament integrata vertikalment u l-unika entità legali responsabbli għat-trasport pubbliku bil-ferrovija, kemm għall-passiġġieri kif ukoll għall-merkanzija, sakemm beda r-ristrutturar tagħha lejn l-aħħar tas-snin 90. L-FS l-antika kienet tippossjedi l-assi kollha li kienu meħtieġa biex twettaq id-dmirijiet tagħha u kienet 100 % proprjetà tal-Ministeru tal-Ekonomija u tal-Finanzi Taljan ("MEF").

(16) Bejn l-1998 u l-2001, l-Italja organizzat mill-ġdid lill-FS l-antika billi ħolqot sussidjarji ġodda responsabbli għal oqsma ta' negozju differenti, li lilhom l-FS l-antika ttrasferixxiet l-assi u l-attivitajiet kollha tagħha. B'mod partikolari, l-Italja ħolqot kumpanija azzjonarja ġdida kkontrollata 100 % mill-MEF, jiġifieri FS, li hija s-sid u tikkontrolla l-kumpaniji kollha attivi fl-oqsma differenti tan-negozju, inklużi dawn li ġejjin:

(a) Trenitalia, stabbilita f'Ġunju 2000, li ġiet inkarigata mill-forniment ta' servizzi ta' trasport bil-ferrovija (preċedentement ipprovduti mid-Diviżjonijiet tal-Passiġġieri, tat-Trasport Reġjonali u tal-Merkanzija u mill-Unità tat-Teknoloġija tal-Vetturi Ferrovjarji tal-FS l-antika);

(b) RFI, stabbilita f'Lulju 2001, li saret l-uniku proprjetarju u maniġer tal-infrastruttura ferrovjarja. RFI temporanjament kienet is-sid u mmaniġġat ukoll l-assi soġġetti għall-miżuri li qed jiġu vvalutati, sakemm dawk l-assi ġew allokati ulterjorment lil entitajiet oħra tal-Grupp FS – ara t-taqsima 3.1).

Trenitalia u RFI kif ukoll il-kumpanija azzjonarja FS u dawk ikkontrollati minnha, jikkostitwixxu l-grupp FS, proprjetà sħiħa tal-MEF.

(17) Fil-kuntest tar-riorganizzazzjoni msemmija fil-premessa (16), l-assi kollha meħtieġa biex jitwettqu l-attivitajiet rispettivi kellhom jiġu ttrasferiti lil Trenitalia u lil entitajiet ġodda oħra msemmija fil-premessa (18), bħal FS Logistica iżda wkoll entitajiet oħra li mhumiex koperti minn din l-investigazzjoni. Madankollu, it-trasferiment ta' ċerti assi ta' proprjetà immobbli kien imfixkel minn kumplikazzjonijiet legali u tekniċi ([9]), li naqqsu r-ritmu tat-tlestija tar-riorganizzazzjoni.

([6]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni Qafas Temporanju ta' Kriżi għall-miżuri ta' Għajnuna mill-Istat biex jappoġġaw l-ekonomija wara l-aggressjoni kontra l-Ukrajna mir-Russja, (ĠU C 131, I, 24.3.2022, p. 1).

([7]) Lista tad-deċiżjonijiet adottati mill-Kummissjoni taħt il-Qafas Temporanju ta' Kriżi u ta' Tranżizzjoni għal miżuri ta' Għajnuna mill-Istat biex tiġi appoġġata l-ekonomija wara l-aggressjoni kontra l-Ukrajna mir-Russja hija disponibbli fuq is-sit web tad-DĠ Kompetizzjoni fil-link li ġejja: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (l-aktar aċċess reċenti 16.10.2023).

([8]) Ir-Regolament Nru 1 li jistabbilixxi l-lingwi li għandhom jintużaw mill-Komunità Ekonomika Ewropea (ĠU 17, 6.10.1958, p. 385).

([9]) B'mod partikolari, l-Italja tinnota li d-dokumenti katastali, amministrattivi u kontabilistiċi meħtieġa relatati mal-assi li għandhom jiġu ttrasferiti lil Trenitalia kellhom jinġabru, jiġu kkategorizzati u vverifikati qabel ma seħħet ir-riallokazzjoni. Għalhekk, RFI, wara li rċeviet il-faċilitajiet infrastrutturali kollha mill-FS l-antika, żammet is-sjieda temporanja tagħhom, inklużi dawk li kellhom jiġu ttrasferiti lil Trenitalia u lil FS Logistica.

(18) Skont l-Italja, fil-kuntest tal-proċess ta' riorganizzazzjoni tal-Grupp FS imsemmi fil-premessa (16), il-Bord tal-FS approva l-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 fis-17 ta' Mejju 2007 ([10]). Fil-kuntest ta' telf finanzjarju sostanzjali tal-Grupp FS (aktar minn EUR 2 biljun fl-2006), FS adottat pjan ta' ristrutturar intern biex tirrestawra l-vijabbiltà finanzjarja tal-Grupp FS. Minbarra l-miżuri ta' tnaqqis tal-ispejjeż, il-Grupp FS iddeċieda li jżid l-introjtu operattiv tiegħu, b'mod partikolari permezz tar-razzjonalizzazzjoni tal-proprjetà immobbli u l-faċilitajiet imxerrda fid-diversi entitajiet tal-Grupp FS. Dan kien jinvolvi l-ħolqien ta' sussidjarji ddedikati li lilhom ġew ittrasferiti l-assi użati biex jitwettqu attivitajiet speċifiċi:

(a) servizzi loġistiċi; għal dan il-għan, operatur ġdid bl-isem FS Logistica S.p.A. ("FS Logistica") twaqqaf fl-2007 sabiex joffri servizzi loġistiċi integrati, fuq l-eżempju ta' operaturi stabbiliti Ewropej oħra (DB Schenker fil-Ġermanja u Geodis proprjetà tal-SNCF fi Franza). Fl-1 ta' Jannar 2017, FS Logistica ngħatat l-isem ġdid ta' Mercitalia Logistics S.p.A. ("Mercitalia Logistics") ([11]);

(b) servizzi ta' mobbiltà u ġestjoni tal-proprjetà immobbli; għal dak l-għan, fis-27 ta' Frar 2008 inħolqot sussidjarja ġdida bl-isem ta' FS Servizi Urbani S.p.A. biex timmassimizza l-valur tal-proprjetà immobbli proprjetà ta' FS;

(c) servizzi ta' inġinerija fi swieq barranin; dawn is-servizzi kienu operati minn Italferr S.p.A.

(19) Skont l-Italja, l-implimentazzjoni tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 għenet biex tiġi rkuprata s-sitwazzjoni finanzjarja tal-FS, kif stabbilit fit-Tabella 1:

Tabella 1

Rapport tal-introjtu ewlieni, karta tal-bilanċ u *data* finanzjarja tal-FS

(EUR/million)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
***Data* prinċipali tar-rapport tal-introjtu**								
Dħul operatorju	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Spejjeż operatorji	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Marġni operatorju gross	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Introjtu operatorju (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Dħul nett (telf)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Informazzjoni Ewlenija Finanzjarja u dwar l-Ekwità								
Kapital investit nett	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Ekwità tal-azzjonisti	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Pożizzjoni finanzjarja netta	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Dejn/ekwità	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

([10]) F'din id-deċiżjoni l-Pjan Industrijali 2007-2011 (bit-Taljan "Piano industriale 2007-2011") se jissejjaħ ukoll il-"Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011".

([11]) Sors: Ir-Rapport Annwali tal-FS 2017, p. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(EUR/million)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investiment tekniku fil-perjodu	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tat-23.7.2014

Nota:
Id-data għall-perjodu 2007-2008 hija murija f'konformità mal-prinċipji tal-kontabilità nazzjonali tal-GAAP tal-ITA, filwaqt li d-data għall-perjodu 2009-2013 hija bbażata fuq l-IFRS (Standards Internazzjonali tar-Rappurtar Finanzjarju).

2.2. **Deskrizzjoni tas-sussidjarji tal-FS ikkonċernati mill-investigazzjoni tal-Kummissjoni**

(20) It-tliet sussidjarji ta' FS (RFI, Trenitalia u FS Logistica) huma kkonċernati mill-miżuri taħt investigazzjoni, li huma deskritti fit-taqsima 3.

2.2.1. *RFI*

(21) RFI hija responsabbli mill-ġestjoni tal-infrastruttura ferrovjarja fl-Italja permezz ta' konċessjoni ta' 60 sena mogħtija permezz ta' Digriet tal-Ministeru tat-Trasport u tan-Navigazzjoni fl-2000 ([12]). Bħala tali, RFI tgawdi minn monopolju legali għall-kostruzzjoni, il-manutenzjoni u t-tħaddim tal-infrastruttura ferrovjarja, għas-sikurezza ferrovjarja u għall-allokazzjoni ta' mogħdijiet lill-impriżi ferrovjarji. Skont l-Istatut tagħha, RFI tista' twettaq ukoll fis-suq l-attivitajiet jew l-operazzjonijiet kollha li jitqiesu meħtieġa jew xierqa għat-twettiq tal-missjonijiet tagħha ([13]).

(22) L-assi prinċipali tal-kumpanija huwa l-infrastruttura ferrovjarja nnifisha. L-attivitajiet ewlenin tal-RFI huma dawn li ġejjin:

(a) id-disinn, il-kostruzzjoni, l-ikkummissjonar, il-ġestjoni u l-manutenzjoni tal-infrastruttura ferrovjarja nazzjonali, u l-ġestjoni tas-sistemi ta' kontroll u sikurezza għaċ-ċirkolazzjoni tal-ferroviji;

(b) il-promozzjoni tal-integrazzjoni tal-infrastrutturi ferrovjarji u l-kooperazzjoni ma' maniġers oħra tal-infrastruttura ferrovjarja;

(c) kompiti oħra fdati lill-amministratur tal-infrastruttura skont il-leġiżlazzjoni rilevanti, bħall-ġestjoni tal-aċċess għall-infrastruttura u għas-servizzi, u l-ġbir tat-tariffi għall-użu tal-infrastruttura pagabbli mill-kumpaniji ferrovjarji.

(23) Bħala l-amministratur tal-infrastruttura ferrovjarja Taljana, is-servizzi pprovduti mill-RFI jinkludu l-għoti ta' aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja lill-impriżi ferrovjarji, il-manutenzjoni u l-iżvilupp tal-infrastruttura, l-iżgurar tar-rispett tal-istandards tas-sigurtà u tas-sikurezza, u l-ħruġ ta' ċertifikati tas-sigurtà ([14]).

([12]) L-FS l-antika nħatret bħala amministratur tal-infrastruttura mill-Istat Taljan permezz tad-Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T tal-31 ta' Ottubru 2000. F'Lulju 2001, RFI rnexxielha tkun l-amministratur tal-infrastruttura tal-FS l-antika.

([13]) Dawk il-missjonijiet jinkludu dan li ġej: ix-xiri jew il-bejgħ ta' proprjetà immobbli, l-iżvilupp ta' attivitajiet kummerċjali, industrijali jew finanzjarji marbuta mal-għan tal-kumpanija; l-akkwist ta' ishma f'kumpaniji oħra li l-iskop tagħhom huwa simili jew relatat jew strumentali għall-iskopijiet tagħha stess, jipprovdu kollateral u garanziji favur partijiet terzi eċċ.

([14]) Il-Kuntratt tal-Programm 2001-2007, l-Artikolu 4.

(24) Id-dħul tal-RFI jikkonsisti prinċipalment fi dħul minn servizzi ta' infrastruttura (it-tariffi għall-użu tan-network, il-bejgħ tat-trazzjoni elettrika, is-servizz ta' laneċ u l-kontribuzzjonijiet tal-Istat għall-manutenzjoni tan-network). Is-sitwazzjoni finanzjarja tal-RFI matul il-perjodu 2006-2013 hija stabbilita fit-Tabella 2:

Tabella 2

Rapport tal-introjtu ewlieni, karta tal-bilanċ u *data* finanzjarja tal-RFI

(EUR/million)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
***Data* prinċipali tar-rapport tal-introjtu**								
Dħul operatorju	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Spejjeż operatorji	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Marġni Operatorju Gross	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Introjtu operatorju (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Introjtu nett	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Informazzjoni Ewlenija Finanzjarja u dwar l-Ekwità								
Kapital investit nett	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Ekwità tal-azzjonist	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Pożizzjoni finanzjarja netta	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Dejn/ekwità	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tat-23.7.2014

Nota:
Id-data għall-perjodu 2006-2008 tintwera skont il-prinċipji tal-kontabilità nazzjonali tal-GAAP tal-ITA, filwaqt li d-data għall-perjodu 2009-2013 hija bbażata fuq l-IFRS (Standards Internazzjonali tar-Rappurtar Finanzjarju).
(*) Fl-2008 ġie applikat għall-ewwel darba prinċipju ġdid dwar l-ispiża tal-użu tal-vetturi ferrovjarji (deprezzament). Għalhekk, id-data għall-2007 ġiet armonizzata wkoll fir-rigward tal-ispin-off tad-"depost ferrovjarju/tas-settur tal-immanuvrar" tal-RFI.

2.2.2. *Trenitalia*

(25) Trenitalia ġiet stabbilita fl-2000 bħala sussidjarja kkontrollata bis-sħiħ ta' FS. Fiż-żmien tal-adozzjoni u l-implimentazzjoni tal-miżuri taħt investigazzjoni kif ukoll fid-data tal-ftuħ tal-investigazzjoni formali, Trenitalia kienet attiva kemm fit-trasport tal-passiġġieri kif ukoll fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Trenitalia bħalissa hija l-akbar operatur ferrovjarju fl-Italja, li jopera ferroviji fuq distanzi twal, lokali u reġjonali għall-passiġġieri; minn Jannar 2017, is-servizzi tal-merkanzija bdew jiġu pprovduti minn Mercitalia Rail.

(26) Is-sitwazzjoni finanzjarja ta' Trenitalia matul il-perjodu 2006-2013 hija stabbilita fit-Tabella 3.

Tabella 3

Rapport tal-introjtu ewlieni, karta tal-bilanċ u *data* finanzjarja ta' Trenitalia

(EUR/million)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
***Data* prinċipali tar-rapport tal-introjtu**								
Dħul operatorju	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Spejjeż operatorji	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Marġni Operatorju Gross	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Introjtu operatorju (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Introjtu nett	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Informazzjoni Ewlenija Finanzjarja u dwar l-Ekwità								
Kapital investit nett	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Ekwità tal-azzjonist	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Pożizzjoni finanzjarja netta	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Dejn/ekwità	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tat-23.7.2014

Noti:
Id-data għall-perjodu 2006-2008 tintwera f'konformità mal-prinċipji tal-kontabilità nazzjonali tal-GAAP tal-ITA, filwaqt li d-data għall-perjodu 2009-2013 hija bbażata fuq l-IFRS (Standards Internazzjonali tar-Rappurtar Finanzjarju).
(*) Fl-2008 ġie applikat għall-ewwel darba prinċipju ġdid dwar l-ispiża tal-użu tal-vetturi ferrovjarji (deprezzament). Għalhekk, id-data għall-2007 ġiet armonizzata wkoll fir-rigward tal-ispin-off tad-"depost ferrovjarju/tas-settur tal-immanuvrar" għall-RFI.

(27) Minn Jannar 2017, l-attivitajiet tal-merkanzija ta' Trenitalia ġew ittrasferiti lil kumpanija ġdida, Mercitalia Rail S.r.l. ("Mercitalia Rail"), ikkontrollata bis-sħiħ minn Mercitalia Logistics ([15]). Permezz ta' Mercitalia Logistics, il-Grupp FS jipprovdi servizzi tat-trasport tal-merkanzija fl-Italja u barra mill-pajjiż bl-użu ta' tekniki tat-trasport konvenzjonali u kkombinati.

2.2.3. *FS Logistica*

(28) FS Logistica ġiet stabbilita fl-2007 bħala riżultat tad-deċiżjoni ta' FS li tiġbor f'operatur dedikat wieħed l-attivitajiet loġistiċi kollha mwettqa fi ħdan il-grupp FS. Sal-2017 (meta ngħatat l-isem ġdid ta' Mercitalia Logistics) ([16]), FS Logistica pprovdiet servizzi loġistiċi fis-settur tat-trasport tal-merkanzija, li jinvolvu l-ferroviji, is-soluzzjonijiet tat-trasport intermodali, il-ħżin, l-immaniġġar u l-operazzjonijiet kollha relatati tal-proprjetà immobbli. FS Logistica qatt ma kkwalifikat bħala "impriża ferrovjarja" skont it-tifsira tal-Artikolu 3 tad-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE ([17]) minħabba li ma wettqitx trazzjoni tal-ferroviji.

([15]) Trenitalia ttrasferiet lil Mercitalia Rail l-assi u l-obbligazzjonijiet kollha tagħha marbuta mas-servizzi tal-merkanzija u l-loġistika. Sors: Ir-Rapport Annwali 2017 ta' Trenitalia SpA, p. 26 u p. 36 (Relazione finanziaria annuale).
([16]) Ara r-Rapport Annwali tal-FS tal-2017 dwar il-komunikazzjoni finanzjarja, p. 13.
([17]) Id-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE tad-29 ta' Lulju 1991 dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU L 237, 24.8.1991, p. 25).

2.3. **Sfond dwar il-liberalizzazzjoni tat-trasport ferrovjarju fl-Unjoni u fl-Italja**

2.3.1. *Fl-Unjoni*

(29) Fil-livell tal-Unjoni, it-trasport ferrovjarju tal-**merkanzija** ġie liberalizzat fi tliet stadji suċċessivi.

(30) L-ewwel inizjattiva leġiżlattiva fil-bidu tas-snin 90 irriżultat fl-adozzjoni tad-Direttiva 91/440/KEE, li l-Istati Membri kellhom jittrasponu fil-liġi nazzjonali sal-1 ta' Jannar 1993. Dan l-att ta bidu għal-liberalizzazzjoni tat-trasport ferrovjarju billi introduċa dritt ta' aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja għal gruppi internazzjonali u impriżi ferrovjarji li joperaw servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija kkombinati ([18]) akkumpanjat mill-prinċipju ta' separazzjoni bejn l-attivitajiet ta' ġestjoni tal-infrastruttura u tat-trasport. Dan il-prinċipju ma kienx japplika għal strutturi iżda għal funzjonijiet, b'mod partikolari l-funzjoni kontabilistika. Skont dik id-Direttiva, is-separazzjoni tista' tinkiseb bil-ħolqien ta' diviżjonijiet distinti fi ħdan impriża waħda jew billi l-ġestjoni tal-infrastruttura tiġi fdata lil entità separata. Madankollu, din is-separazzjoni legali ma kinitx obbligatorja.

(31) Id-Direttiva 91/440/KEE ġiet emendata bid-Direttiva 2001/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([19]), li kienet parti mill-hekk imsejjaħ "l-ewwel pakkett ferrovjarju" ([20]), li kellu jiġi traspost fil-liġi nazzjonali mill-Istati Membri sal-15 ta' Marzu 2003. L-Artikolu 10(3) tad-Direttiva 91/440/KEE, kif emendata bid-Direttiva 2001/12/KE, ta lill-impriżi ferrovjarji dritt ta' aċċess fuq bażi nondiskriminatorja fir-rigward tat-tipi ta' servizzi li ġejjin:

(a) servizzi internazzjonali tal-merkanzija fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport Ferrovjarju tal-Merkanzija – TERFN ([21]);

(b) servizzi internazzjonali tal-merkanzija fuq in-network ferrovjarju kollu tal-Unjoni, mill-15 ta' Marzu 2008.

(32) Bl-għan li jittejbu s-sikurezza, l-interoperabbiltà u l-ftuħ tas-suq tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, ġiet adottata d-Direttiva 2004/51/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([22]), li kienet parti mill-hekk imsejjaħ "it-tieni pakkett ferrovjarju" ([23]). Dik id-Direttiva stabbiliet id-dritt ta' aċċess għall-impriżi ferrovjarji fir-rigward tat-tipi ta' servizzi li ġejjin:

(a) is-servizzi internazzjonali tal-merkanzija fuq in-network ferrovjarju kollu tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2006 (u b'hekk tiġi antiċipata l-iskadenza tal-15 ta' Marzu 2008 stabbilita mid-Direttiva 2001/12/KE);

(b) it-tipi kollha ta' servizzi tal-merkanzija (inkluż it-traffiku nazzjonali) mill-1 ta' Jannar 2007.

(33) B'riżultat ta' dan, is-suq tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija nfetaħ għall-kompetizzjoni mill-15 ta' Marzu 2003 fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport Ferrovjarju tal-Merkanzija, mill-1 ta' Jannar 2006 għall-merkanzija internazzjonali fuq in-network ferrovjarju kollu tal-Unjoni u mill-1 ta' Jannar 2007 għall-kabotaġġ tal-merkanzija bil-ferrovija. Għalhekk, it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija huwa meqjus li ġie liberalizzat bis-sħiħ fil-livell tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2007 kemm għas-servizzi nazzjonali kif ukoll għal dawk internazzjonali.

([18]) It-trasport ikkombinat huwa definit bħala trasport intermodali b'parti bit-triq strettament limitata, ara l-Artikolu 1 tad-Direttiva tal-Kunsill 75/130/KEE tas-17 ta' Frar 1975 dwar l-istabbiliment ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat bit-triq/bil-ferrovija ta' merkanzija bejn l-Istati Membri (ĠU L 48, 22.2.1975, p. 31).

([19]) Id-Direttiva 2001/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE dwar l-iżvilupp tal-ferroviji tal-Komunità (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 1).

([20]) L-ewwel pakkett ferrovjarju kien jinkludi wkoll id-Direttiva 2001/13/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 95/18/KE dwar l-għoti tal-liċenzji tal-impriżi ferrovjarji (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 26) u d-Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu tal-infrastruttura tal-linji tal-ferrovija u ċertifikazzjoni tas-sigurtà (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 29).

([21]) Network ferrovjarju ta' madwar 50 000 km, kif identifikat mill-Artikolu 10a u l-Anness I tad-Direttiva 2001/12/KE, li jkopri fl-Italja l-portijiet konnessi mal-ferroviji ta' Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venezja.

([22]) Id-Direttiva 2004/51/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE dwar l-iżvilupp tal-ferroviji tal-Komunità (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 164).

([23]) It-tieni pakkett ferrovjarju inkluda wkoll id-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 44), id-Direttiva 2004/50/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 96/48/KE dwar l-interoperabilità tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji ta' veloċità kbira u d-Direttiva 2001/16/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill fuq l-interoperabilità tas-sistema ferrovjarja konvenzjonali trans-Ewropea (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 114), u r-Regolament (KE) Nru 881/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li jistabbilixxi aġenzija Ewropea tal-ferroviji (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 1).

(34) Id-Direttiva 91/440/KEE, kif emendata bid-Direttivi 2001/12/KE u 2004/51/KE, ġiet ikkonsolidata, u mħassra b'effett mis-17 ta' Ġunju 2015, bid-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill. ([24]) L-Artikolu 10(1) tad-Direttiva 2012/34/UE jipprevedi li: "L-impriżi ferrovjarji għandhom jingħataw, fuq kundizzjonijiet ekwi, nondiskrimatorji u trasparenti, id-dritt għall-aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja fl-Istati Membri kollha għall-iskop tat-tħaddim tat-tipi kollha ta' servizzi ferrovjarji għat-trasport tal-merkanzija".

(35) Fir-rigward tat-trasport tal-**passiġġieri** bil-ferrovija, it-"tielet pakkett ferrovjarju" (permezz tad-Direttiva 2007/58/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([25])) fetaħ għall-kompetizzjoni it-trasport internazzjonali tal-passiġġieri bil-ferrovija, b'effett mill-1 ta' Jannar 2010. Ir-"raba' pakkett ferrovjarju" illiberalizza bis-sħiħ it-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri:

— Id-Direttiva (UE) 2016/2370 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([26]) li temenda d-Direttiva 2012/34/UE tat aċċess lill-impriżi ferrovjarji għan-networks ferrovjarji nazzjonali mill-1 ta' Jannar 2019 ([27]);

— Ir-Regolament (UE) 2016/2338 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([28]) introduċa l-obbligu li jingħataw kuntratti ta' servizz pubbliku b'mod kompetittiv mit-3 ta' Diċembru 2019, b'perjodu ta' tranżizzjoni li jintemm fl-24 ta' Diċembru 2023 ([29]).

2.3.2. *Fl-Italja*

(36) L-Italja lliberalizzat is-servizzi tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija mit-22 ta' Ottubru 2003, bid-dħul fis-seħħ tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 188 tat-8 ta' Lulju 2003 ("id-Digriet Leġiżlattiv 188/2003") ([30]) li jittrasponi l-ewwel pakkett ferrovjarju fil-liġi nazzjonali. Fir-rigward tas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija pprovduti fuq l-infrastruttura ferrovjarja nazzjonali, l-Artikolu 6 tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003 ta diversi drittijiet ta' aċċess lill-impriżi ferrovjarji li jagħmlu użu min-network ferrovjarju nazzjonali, soġġett għall-osservanza ta' ċerti rekwiżiti ([31]) u għar-reċiproċità fil-każ ta' impriżi ferrovjarji stabbiliti barra mill-pajjiż.

([24]) Id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea (ĠU L 343, 14.12.2012, p. 32).

([25]) Id-Direttiva 2007/58/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità u d-Direttiva 2001/14/KE dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji (ĠU L 315, 3.12.2007, p. 44).

([26]) Id-Direttiva (UE) 2016/2370 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-14 ta' Diċembru 2016 li temenda d-Direttiva 2012/34/UE fir-rigward tal-ftuħ tas-suq tas-servizzi tat-trasport domestiku tal-passiġġieri bil-ferrovija u l-governanza tal-infrastruttura ferrovjarja (ĠU L 352, 23.12.2016, p. 1).

([27]) Ara l-Artikolu 3 tad-Direttiva (UE) 2016/2370, li jipprevedi li, anki jekk id-Direttiva tidħol fis-seħħ mill-1 ta' Jannar 2019, id-dispożizzjonijiet tagħha dwar l-aċċess għan-networks ferrovjarji japplikaw biss għall-iskeda operattiva li tibda fl-14 ta' Diċembru 2020.

([28]) Ir-Regolament (UE) 2016/2338 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-14 ta' Diċembru 2016 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 fir-rigward tal-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport domestiku tal-passiġġieri bil-ferrovija, (ĠU L 354, 23.12.2016, p. 22).

([29]) Ara l-Artikolu 1(9), il-punt (a).

([30]) Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24.7.2003 - Supplemento ordinario n. 118). Id-Digriet Leġiżlattiv 188/2003 ħa post żewġ Digrieti Presidenzjali (Decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 – "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" - Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 187, 12.8.1998) u Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 – "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacitá di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell' infrastruttura" - (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999) li ttrasponiet id-Direttivi 91/440/KE, 95/18/KE u 95/19/KE.

([31]) L-impriżi ferrovjarji li kellhom l-intenzjoni li joperaw servizzi nazzjonali tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-Italja kellu jkollhom, minbarra l-liċenzja għall-operat ferrovjarju meħtieġa skont l-Artikolu 6(1) tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003, awtorizzazzjoni speċifika mill-Ministru tal-Infrastruttura u tat-Trasport (l-Artikolu 6(2) tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003) kif definit fl-Artikolu 131(1) tal-Liġi Nru 388 tat-23 ta' Diċembru 2000. Dik il-liġi ġġustifikat il-ħtieġa li tiġi prevista tali awtorizzazzjoni sabiex il-Ministeru għall-Infrastruttura u t-Trasport jillimita ż-żieda tat-tariffi ferrovjarji u jiggarantixxi l-vijabbiltà ekonomika tal-attivitajiet tat-trasport ferrovjarju fl-Italja.

(37) Id-Digriet Leġiżlattiv 188/2003 fetaħ ukoll parzjalment is-suq tas-servizzi ferrovjarji domestiċi tal-passiġġieri tal-Italja fl-2003 ([32]) . Madankollu, il-kompetizzjoni fis-suq baqgħet *de facto* limitata għall-operazzjonijiet domestiċi kollha sal-ftuħ tal-kompetizzjoni tat-trasport internazzjonali tal-passiġġieri bil-ferrovija fl-1 ta' Jannar 2010, u d-dħul ta' Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. fis-servizzi domestiċi tat-trasport bil-ferrovija b'veloċità għolja fl-2012. Il-kompetizzjoni fis-suq baqgħet fil-biċċa l-kbira magħluqa peress li l-biċċa l-kbira tal-kuntratti ta' servizz pubbliku ngħataw direttament lil Trenitalia bi ftit eċċezzjonijiet ([33]).

(38) L-Italja ttrasponiet id-Direttiva 2004/51/KE fil-liġi nazzjonali permezz tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 162 tal-10 ta' Awwissu 2007 ([34]) (fis-seħħ mit-23 ta' Ottubru 2007). Dan id-digriet emenda d-Digriet Leġiżlattiv 188/2003 mit-23 ta' Ottubru 2007 billi ta lill-impriżi ferrovjarji aċċess għan-network ferrovjarju Taljan, taħt kundizzjonijiet ekwi, nondiskriminatorji u trasparenti, għall-operat ta' servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija u, sa mhux iktar tard mill-1 ta' Jannar 2007, aċċess għan-network ferrovjarju għall-operat ta' kull tip ta' servizz ta' trasport ferrovjarju tal-merkanzija ([35]).

(39) Fl-aħħar nett, l-Italja ttrasponiet id-Direttiva 2012/34/UE fil-liġi nazzjonali permezz tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 112 tal-15 ta' Lulju 2015 ([36]) (fis-seħħ mis-27 ta' Lulju 2015). Dan id-digriet afferma mill-ġdid id-dritt ta' aċċess tal-impriżi ferrovjarji għas-suq tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija u tal-passiġġieri, taħt kundizzjonijiet ekwi, nondiskriminatorji u trasparenti, sabiex tiġi żgurata l-kompetizzjoni fis-settur ferrovjarju ([37]).

3. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI LI QED JIĠU INVESTIGATI

3.1. Deskrizzjoni tat-trasferimenti tal-assi ("it-trasferimenti tal-assi" jew "il-miżuri")

(40) Il-miżuri investigati jkopru t-trasferiment minn RFI għal Trenitalia ta' 31 assi f'Settembru 2009 kif ukoll it-trasferimenti minn RFI għal FS Logistica ta' 10 assi f'Diċembru 2007, ta' 42 assi f'Diċembru 2008 u ta' 5 assi f'Lulju 2011, skont il-kundizzjonijiet deskritti f'din is-subtaqsima.

(41) Id-deċiżjonijiet li ċerti assi tal-infrastruttura ferrovjarja jiġu ttrasferiti minn RFI għal Trenitalia ttieħdu fil-laqgħa tal-Bord ta' FS li saret fis-7 ta' Settembru 2009 u ġew approvati fil-laqgħat ġenerali ta' RFI u Trenitalia li saru fl-10 ta' Settembru 2009.

(42) It-trasferimenti tal-assi minn RFI għal Trenitalia twettqu kif ġej:

(a) Il-kapital azzjonarju ta' RFI ("*capitale sociale e patrimonio*") tnaqqas b'EUR 621 106 000 f'Settembru 2009 permezz tal-kanċellazzjoni ta' 621 106 000 sehem ordinarju b'valur ta' EUR 1 kull waħda; il-kapital azzjonarju ta' Trenitalia żdied simultanjament b'EUR 621 106 000 permezz tal-ħruġ ta' 1 242 212-il sehem ordinarju b'valur ta' EUR 500 kull wieħed (nominali);

(b) FS baqgħet l-unika azzjonist kemm ta' Trenitalia kif ukoll ta' RFI, qabel u wara l-bidliet fil-kapital azzjonarju ta' RFI u Trenitalia deskritti fil-punt (a).

([32]) Il-ftuħ kien soġġett għal klawżola ta' reċiproċità għall-impriżi ferrovjarji Taljani, li tneħħiet fl-2007.

([33]) Fir-rigward tan-network ġestit mill-RFI, fl-2019, żewġ reġjuni biss taw il-kuntratti ta' servizz tagħhom permezz ta' sejħa għall-offerti (Valle d'Aosta u Emilia Romagna), filwaqt li l-oħrajn assenjaw kuntratti ta' servizz permezz ta' għoti dirett (apparti l-Lombardija, is-17-il reġjun l-ieħor taw il-kuntratt lil Trenitalia għal 9 jew għal 15-il sena). Fir-rigward tal-parti li jifdal tal-infrastruttura, li hija parzjalment proprjetà tal-Ministeru għall-Infrastruttura u t-Trasport, ir-Reġjuni, il-Provinċji, il-muniċipalitajiet, l-entitajiet privati, u korpi pubbliċi oħra, minħabba l-legat storiku, japplikaw arranġamenti speċifiċi (sors: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice, edited by Matthias Finger and Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, p. 70)).

([34]) Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 – "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 234, 8.10.2007).

([35]) L-Artikolu 25(1) tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 162 tal-10 ta' Awwissu 2007 li jemenda l-Artikolu 12(1) tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003.

([36]) Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 – "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico" (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 170, 24.7.2015).

([37]) L-Artikolu 2(1), il-punt (c), tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 112 tal-15 ta' Lulju 2015.

(43) It-trasferimenti ta' ċerti assi tal-infrastruttura ferrovjarja minn RFI lil FS Logistica ġew approvati mil-laqgħat ġenerali ta' RFI u FS Logistica li saru fit-30 ta' Ottubru 2007, fis-26 ta' Novembru 2008, u fl-20 ta' Diċembru 2010 ([38]).

(44) It-trasferimenti tal-assi minn RFI għal FS Logistica twettqu fil-forma ta' tliet tranżazzjonijiet speċifiċi li seħħew fl-2007, fl-2008 u fl-2011:

(a) il-kapital azzjonarju u l-assi ta' RFI tnaqqsu:

(i) b'EUR 268 673 758 fil-21 ta' Diċembru 2007;

(ii) b'EUR 151 786 267 fit-30 ta' Diċembru 2008;

(iii) b'EUR 3 186 760 fis-6 ta' Lulju 2011;

(b) Il-kapital azzjonarju u l-assi ta' FS Logistica żdiedu simultanjament bl-istess valuri rispettivi permezz tal-ħruġ ta' ishma ordinarji;

(c) FS baqgħet l-unika azzjonist kemm ta' FS Logistica kif ukoll ta' RFI qabel u wara l-bidliet fil-kapital azzjonarju ta' RFI u Trenitalia deskritti fil-punti (a) u (b).

(45) Id-deċiżjonijiet ta' trasferiment approvati fil-laqgħat imsemmija fil-premessa (40) jifformalizzaw id-deċiżjonijiet ta' ġestjoni meħuda minn FS u s-sussidjarji tagħha RFI, Trenitalia u FS Logistica mill-2007 ([39]).

(46) Il-miżuri taħt investigazzjoni kienu ġew awtorizzati mill-azzjonist ta' FS, jiġifieri l-Istat Taljan (b'mod aktar preċiż, il-MEF). Fis-7 ta' Lulju 2009, l-Italja approvat permezz tad-Direttiva tal-Prim Ministru ([40]) (iktar 'il quddiem id-"Direttiva tal-2009") ([41]) it-trasferimenti ta' ċerti assi ta' infrastruttura ferrovjarja, li kienu ġew iffinanzjati b'fondi pubbliċi, minn RFI lil Trenitalia u lil kumpaniji oħra tal-grupp FS attivi fit-trasport ferrovjarju tal-merkanzija. B'mod partikolari, id-Direttiva tal-2009 kienet tipprevedi li:

(a) RFI ngħatat is-setgħa li tittrasferixxi liberament il-faċilitajiet speċifiċi tal-merkanzija (mhux inklużi fl-Anness 1 tad-Direttiva tal-2009 ([42])) lil kumpaniji oħra tal-Grupp FS, inkluża Trenitalia, bħala parti minn tranżazzjonijiet ta' tkabbir tal-assi (l-Artikolu 1) ([43]);

(b) RFI kellha tippreżenta lill-Ministeru Taljan għall-Infrastruttura u t-Trasport proposta li tispeċifika l-ispeċjalizzazzjoni funzjonali u s-servizzi taxxabbli offruti għal kull waħda mill-faċilitajiet u t-terminali elenkati fl-Anness 1 tad-Direttiva tal-2009 (l-Artikolu 1);

(c) RFI kellha tippreżenta lill-Ministeru Taljan għall-Infrastruttura u t-Trasport pjan li jispeċifika l-funzjoni ta' kull waħda mill-faċilitajiet tal-manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji proprjetà ta' RFI, kif ukoll id-disponibbiltà tal-faċilitajiet għall-kumpaniji ferrovjarji kollha jew l-użu sħiħ ta' ċerti faċilitajiet minn xi wħud minnhom (l-Artikolu 2) ([44]);

(d) faċilitajiet speċifiċi ta' manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji, li ntużaw bis-sħiħ minn ċerti impriżi, ġew trasferiti lil kumpaniji oħra tal-Grupp FS bl-għan li jitnaqqsu l-ispejjeż tal-manutenzjoni (l-Artikolu 2).

([38]) L-att legali li jifformalizza t-trasferiment ġie adottat fis-6.7.2011.

([39]) Fid-19 ta' Settembru 2007, is-CEO ta' FS M. Moretti bagħat ittra lill-maniġers tal-grupp kollu (l-"ittra tad-19 ta' Settembru 2007") biex iniedi l-proġett ta' riallokazzjoni tal-assi bħala parti mill-implimentazzjoni tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011. Fit-23 ta' April 2008, il-bord ta' FS approva t-tnedija tal-eżerċizzju tal-allokazzjoni tal-assi. Fit-3 ta' Ġunju 2008, inħolqot task force speċjali biex tmexxi l-proċess ta' riallokazzjoni tal-assi tal-Grupp FS.

([40]) bit-Taljan: "Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri".

([41]) Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell' Economia e delle Finanze, 7.7.2009.

([42]) L-Anness 1 tad-Direttiva tal-2009 jipprovdi lista ta' faċilitajiet u terminali tal-merkanzija li huma proprjetà tal-RFI.

([43]) "Bil-ħsieb ukoll li jitnaqqsu l-ispejjeż ta' manutenzjoni attwalment imġarrba mill-Istat, RFI, skont din id-Direttiva, tista' liberament tittrasferixxi/talloka installazzjonijiet tal-merkanzija mhux inklużi fil-lista fl-Anness 1) lil kumpaniji oħra fil-Grupp FS – Trenitalia, fosthom – fil-kuntest ta' kwalunkwe operazzjoni ta' riorganizzazzjoni u anke fil-kuntest ta' kapitalizzazzjoni jew ta' operazzjonijiet ta' kapitalizzazzjoni.") (traduzzjoni libera mit-Taljan).

([44]) "Sabiex jitnaqqsu l-ispejjeż tal-manutenzjoni u tal-kustodja attwalment imġarrba mill-Istat u għall-eżerċizzju tal-kapital/tal-kapitalizzazzjoni ta' Trenitalia, RFI trid tippreżenta lill-Ministeru għall-Infrastruttura u t-Trasport, fi żmien 60 jum mill-adozzjoni ta' din id-Direttiva, pjan li jkun fih, għal kull faċilità ta' manutenzjoni għall-vetturi ferrovjarji li jkunu proprjetà tal-maniġer, indikazzjoni, flimkien ma' kwalunkwe speċjalizzazzjoni funzjonali:
(a) li jsir disponibbli għall-impriżi ferrovjarji kollha li jaċċessaw in-network;
(b) li jintuża esklussivament minn xi wħud minnhom.
Fi kwalunkwe każ, fil-faċilitajiet ta' hawn fuq, l-Amministratur tal-Infrastruttura ma jipprovdi l-ebda servizz, iżda huwa limitat li jagħmel dawn l-assi disponibbli." (traduzzjoni libera mit-Taljan).

(47) L-Italja kkonfermat il-lista u l-karatteristiċi tal-assi ttrasferiti kif deskritt fil-premessa (20) tad-deċiżjoni tal-ftuħ, filwaqt li żiedet li l-bażi ġuridika biex jitwettqu t-trasferimenti ma kinitx id-Direttiva tal-2009 iżda l-Kodiċi Ċivili Taljan. It-Tabella 4 tiġbor fil-qosor it-trasferimenti tal-assi li saru minn RFI lil Trenitalia u lil FS Logistica li jikkostitwixxu l-miżuri taħt investigazzjoni.

Tabella 4

Lista ta' assi trasferiti minn RFI lil Trenitalia u FS Logistica

Data	Kumpanija Benefiċjarja	Deskrizzjoni	Valur
7 ta' Settembru 2009	Trenitalia	RFI ttrasferiet lil Trenitalia 11-il faċilità ta' manutenzjoni ta' vetturi ferrovjarji flimkien ma' 20 porzjoni ta' art biswit	Valur kontabilistiku ta' EUR 621 miljun ([1])
21 ta' Diċembru 2007	FS Logistica	RFI ttrasferiet lil FS Logistica 10 porzjonijiet ta' terminali tal-merkanzija	Valur kontabilistiku ta' EUR 268,7 miljun ([2])
30 ta' Diċembru 2008	FS Logistica	RFI ttrasferiet lil FS Logistica 41 proprjetà li jinsabu fl-Italja (eż. biċċiet ta' art, imħażen, binjiet, fabbriki u faċilitajiet bi skopijiet ta' merkanzija) u l-parteċipazzjoni azzjonarja tagħha ta' 43,75 % f'SGT ([3])	Valur kontabilistiku ta' EUR 151,8 miljun ([4])
6 ta' Lulju 2011	FS Logistica	RFI ttrasferiet lil FS Logistica ħames proprjetajiet immobbli (impjanti, żoni u bini)	Valur kontabilistiku ta' EUR 3,2 miljun ([5])

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani

([1]) *Sors:* Ir-Rapport Annwali 2009 ta' RFI, p. 30 u 31 (Bilancio di esercizio) u r-Rapport Annwali 2009 ta' Trenitalia, p. 46 u 47 (Bilancio di esercizio).

([2]) *Sors:* Ir-Rapport Annwali 2008 ta' RFI, p. 27 (Bilancio di esercizio).

([3]) Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., operatur Taljan fit-trasport bit-triq u bil-ferrovija, 53,3 % proprjetà ta' FS Logistica u 34,5 % ta' Hupac. Skont l-att tat-30 ta' Diċembru 2008 li jittrasferixxi s-sjieda, il-valur tas-sehem ta' 43,75 % f'SGT jammonta għal EUR 491 732.

([4]) *Sors:* Ir-Rapport Annwali 2008 ta' RFI, p. 27 (Bilancio di esercizio).

([5]) *Sors:* Ir-Rapport Annwali ta' RFI 2010, p. 27 (Bilancio di esercizio) u r-Rapport ta' FS tal-2010 dwar l-operazzjonijiet, p. 65.

3.2. **Deskrizzjoni tal-assi ttrasferiti lil Trenitalia**

(48) L-assi trasferiti lil Trenitalia f'Settembru 2009 jikkonsistu f'31 faċilità, b'mod partikolari:

(a) 11-il faċilità ta' manutenzjoni inklużi workshops użati minn diversi diviżjonijiet ta' Trenitalia, li jammontaw għal 1,6 miljun m^2;

(b) 20 "żona anċillari" assoċjati ma' workshops li diġà huma proprjetà ta' Trenitalia, li jammontaw għal 0,6 miljun m^2.

(49) Iż-żoni anċillari huma essenzjalment l-art u ż-żoni ta' kontroll ħdejn workshop jew bini u huma meħtieġa għall-użu ta' dak il-workshop jew bini.

(50) Fir-rigward tal-workshops u faċilitajiet tekniċi oħra, l-Italja indikat li dawn kienu qed jaqdu diviżjonijiet differenti tal-passiġġieri, kif stabbilit fit-Tabella 5.

Tabella 5

Deskrizzjoni tal-11-il faċilità ta' manutenzjoni trasferiti lil Trenitalia

Faċilità Nru	Grupp ta' assi	Żona trasferita fl-2009 (m^2)	Id-diviżjoni ta' Trenitalia kkonċernata
1)	Faċilità ta' Bari Centrale	130 000	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
2)	Faċilità ta' Firenze Osmannoro	340 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
3)	Faċilità ta' Firenze Romito	52 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
4)	Faċilità ta' Genova Terralba	41 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
5)	Faċilità ta' Napoli Smistamento	317 800	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
6)	Faċilità ta' Messina	26 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
7)	Faċilità tar-Roma Prenestina	105 130	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
8)	Faċilità ta' Torino Smistamento	225 000	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
9)	Faċilità ta' Cervignano	117 940	Merkanzija bil-ferrovija
10)	Faċilità ta' Trieste	61 576	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
11)	Faċilità ta' Verona	169 100	Merkanzija bil-ferrovija
	TOTAL	**1 585 546**	

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani (fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-24 ta' Lulju 2014).

(51) 9 mill-11-il faċilità ta' manutenzjoni ttrasferiti lil Trenitalia fl-2009 intużaw kif ġej:

(a) mid-Diviżjoni tal-Passiġġieri "għal Distanzi Twal" (erba' faċilitajiet, li jammontaw għal 0,8 miljun m^2);

(b) mid-diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri (ħames faċilitajiet, li jammontaw għal 0,5 miljun m^2).

(52) Iż-żewġ faċilitajiet ta' manutenzjoni l-oħra, li jammontaw għal 0,3 miljun m^2, intużaw għall-manutenzjoni tal-ewwel livell tal-vetturi ferrovjarji tad-Diviżjoni tal-Merkanzija.

(53) Il-kumplessi bil-11-il faċilità ta' manutenzjoni ttrasferiti fl-2009 jinkludu wkoll il-binarji tal-aċċess u l-binarji stabbilizzanti assoċjati ma' dawk il-faċilitajiet ta' manutenzjoni, għaż-żamma tal-vetturi ferrovjarji qabel u wara l-manutenzjoni. Uħud minn dawk il-faċilitajiet ta' manutenzjoni jinkludu oqsma tekniċi ddedikati għal xogħol speċifiku marbut direttament mal-manutenzjoni tal-ewwel livell, bħal pjattaformi tal-ħasil tal-ferroviji jew mini, żoni għat-tbattil ta' tojlits kimiċi u pits għall-ispezzjoni tal-vetturi ferrovjarji. Skont FS, Trenitalia diġà għamlet investimenti sostanzjali f'dawk il-faċilitajiet qabel it-trasferiment tal-assi, fil-perjodu 2003-2008, bl-għan li ttejjeb l-effiċjenza tal-operazzjonijiet ta' manutenzjoni ([45]).

(54) L-20 qasam anċillari deskritti fid-dettall fit-Tabella 6 jinkludu:

(a) diversi tipi ta' żoni maġenb il-faċilitajiet ta' manutenzjoni diġà użati minn Trenitalia prinċipalment għad-Diviżjoni tal-Passiġġieri għad-Distanzi Twal (ħames faċilitajiet, li jammontaw għal 0,26 miljun m^2) u d-Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri (13-il faċilità, li jammontaw għal 0,35 miljun m^2);

([45]) B'mod partikolari, l-imħażen tal-manutenzjoni kienu ġew imtejba biex iservu t-tipi assenjati ta' vetturi ferrovjarji.

(b) il-bqija tal-kumplessi huma żewġ żoni żgħar (ta' 22 500 m² u 14 000 m²) kontigwi mal-faċilitajiet użati rispettivament mid-Dipartiment Tekniku għall-manutenzjoni tat-tieni livell tal-vaguni tal-Passiġġieri u mid-Diviżjoni tal-Merkanzija.

Tabella 6

Deskrizzjoni taż-żoni anċillari ttrasferiti lil Trenitalia

	Grupp ta' assi	Żona trasferita fl-2009 (m²)	Id-Diviżjoni ta' Trenitalia li tużaha
1)	Fabriano	19 100	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
2)	Ancona	70 070	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
3)	Sulmona	16 090	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
4)	Lecce Surbo	39 815	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
5)	Ravone ta' Bologna	14 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
6)	Pisa S. Ermete	8 100	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
7)	Siena	4 140	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
8)	Milano Martesana	46 000	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
9)	Voghera	22 500	Dipartiment Tekniku
10)	Milano Fiorenza	50 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
11)	Napoli Centrale	45 300	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri.
12)	Catania	50 065	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
13)	Roma S. Lorenzo	53 500	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
14)	Roma Smistamento	49 000	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
15)	Torino Porta Nuova	10 992	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
16)	Novara	8 500	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
17)	Mestre	109 400	Diviżjoni għad-Distanzi Twal tal-Passiġġieri
18)	Trento	2 300	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
19)	Bolzano	9 600	Diviżjoni Reġjonali tal-Passiġġieri
20)	Torino Orbassano	14 285	Merkanzija bil-ferrovija
	TOTAL	**642 757**	

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-24 ta' Lulju 2014

3.3. **Deskrizzjoni tal-assi ttrasferiti lil FS Logistica**

(55) Kif indikat fil-premessi (18) u (28), il-kumpanija azzjonarja FS iddeċidiet fl-2007 li tittrasferixxi l-kapital azzjonarju u l-assi korrispondenti fin-negozju tal-loġistika (sal-punt li kienu proprjetà ta' RFI iżda użati fin-negozju tal-loġistika) f'kumpanija ddedikata (FS Logistica). It-Tabella 7 fiha l-lista tal-assi ttrasferiti lil FS Logistica fil-21 ta' Diċembru 2007, it-Tabella 8 fiha l-lista tal-assi ttrasferiti lil FS Logistica fit-30 ta' Diċembru 2008 u t-Tabella 9 tinkludi l-lista tal-assi ttrasferiti lil FS Logistica fis-6 ta' Lulju 2011.

Tabella 7

Lista ta' assi ttrasferiti lil FS Logistica fil-21 ta' Diċembru 2007

		Terminali tal-merkanzija	Imħażen	Uffiċċji	Żoni anċillari	Żoni konnessi	Parteċipazzjoni azzjonarja
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio/Bari Lamasinata ([1])		X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato		X	X	X	X	
4	Brescia		X	X	X	X	
5	Marcianise - Maddaloni				X	X	
6	Milano Smistamento	X					
7	Novara		X	X	X		
8	Padova Campo di Marte		X	X	X	X	
9	Torino		X	X	X	X	
10	Verona		X	X	X	X	

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-24 ta' Lulju 2014
([1]) L-ebda żona konnessa fit-terminal ta' Bari Lamasinata.

Tabella 8

Lista ta' assi ttrasferiti lil FS Logistica fit-30 ta' Diċembru 2008

		Terminali tal-merkanzija	Imħażen	Uffiċċji	Żoni anċillari	Żoni konnessi	Parteċipazzjoni azzjonarja
1	Alessandria Smistamento		X	X	X	X	
2	Bari		X	X	X	X	

		Terminali tal-merkanzija	Imħażen	Uffiċċji	Żoni anċillari	Żoni konnessi	Parteċipazzjoni azzjonarja
3	Casalmaggiore		X	X	X		
4	Cassano D'Adda				X	X	
5	Castelguelfo				X		
6	Catania		X	X	X	X	
7	Cittadella			X	X	X	
8	Conegliano		X		X	X	
9	Fossano						
10	Genova		X	X	X		
11	Grisignano		X		X	X	
12	Indicatore			X	X		
13	Lamezia				X		
14	Legnago		X	X	X	X	
15	Iż-Żona ta' Livorno Palumbo				X		
16	Livorno Cantiere		X		X	X	
17	Lucca		X				
18	Marcianise - Maddaloni	X					
19	Milano smistamento	X					
20	Moncalieri				X	X	
21	Mori		X		X	X	
22	Napoli			X	X		
23	Novara Boschetto				X	X	
24	Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25	Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26	Padova Interporto	X					

		Terminali tal-merkanzija	Imħażen	Uffiċċji	Żoni anċillari	Żoni konnessi	Parteċipazzjoni azzjonarja
27	Palermo Brancaccio		X	X	X	X	
28	Pomezia	X					
29	Pontirolo				X	X	
30	Prato Centrale		X	X	X	X	
31	Prosecco		X	X	X	X	
32	Ravenna				X		
33	Ravenna Sapir				X	X	
34	Rezzato		X	X	X	X	
35	Roma Smistamento		X	X	X	X	
36	Rovato		X	X	X	X	
37	S.Stefano Magra		X		X	X	
38	Siracusa		X	X	X	X	
39	Surbo		X	X	X	X	
40	Treviso scalo		X	X	X	X	
41	Verona Porta Nuova		X	X	X	X	
42	Partecipazione SGT S.p.A.						X

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-24 ta' Lulju 2014

Tabella 9

Lista ta' assi ttrasferiti lil FS Logistica fis-6 ta' Lulju 2011

		Terminali tal-merkanzija	Imħażen	Uffiċċji	Żoni anċillari	Żoni konnessi	Parteċipazzjoni azzjonarja
1	Lecco		X	X	X	X	
2	Novara Boschetto		X	X	X	X	
3	Ostiglia				X	X	
4	Piadena				X	X	
5	Rivalta Scrivia				X		

Sors: informazzjoni sottomessa mill-awtoritajiet Taljani fl-osservazzjonijiet tagħhom tal-24 ta' Lulju 2014

(56) Fiż-żmien tat-trasferimenti, FS Logistica kellha infrastruttura loġistika mxerrda fit-territorju Taljan kollu u operat permezz ta' tliet Unitajiet Kummerċjali differenti: "Ġestjoni u Żvilupp tal-Assi ta' Proprjetà Immobbli"; "Trasport u Loġistika Multimodali"; "Omnia express: Trasport u Ġarr".

(57) Fiż-żmien tat-trasferimenti, il-missjoni korporattiva ta' FS Logistica kienet tinkludi d-disinn, l-implimentazzjoni, l-ikkummissjonar, l-akkwist, il-bejgħ, il-ġestjoni u l-manutenzjoni ta' strutturi loġistiċi bħal ċentri intermodali, pjattaformi loġistiċi, ċentri ta' distribuzzjoni, terminali u faċilitajiet għall-immaniġġar u l-ħżin tal-merkanzija jew Unitajiet tat-Trasport Intermodali (ITUs). FS Logistica pprovdiet servizzi loġistiċi integrati (ħżin; l-immaniġġar u l-ġestjoni tal-ordnijiet minn impjanti jew imħażen tal-produzzjoni sal-postijiet tal-konsenja tat-trasport bil-baħar). Hija mmaniġġat ukoll, tejbet u żviluppat assi ta' proprjetà immobbli ta' natura loġistika jew industrijali. Kif indikat fil-premessa (28), FS Logistica ngħatat l-isem ġdid ta' Mercitalia Logistics fl-2017.

4. RAĠUNIJIET GĦALL-FTUĦ TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

4.1. Eżistenza ta' għajnuna mill-Istat

4.1.1. *Riżorsi tal-Istat*

(58) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ (il-premessa 70), il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li t-trasferimenti tal-assi msemmija fit-Tabella 4 kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE. Il-Kummissjoni l-ewwel ikkunsidrat b'mod preliminari li l-miżuri taħt investigazzjoni kienu jinvolvu riżorsi tal-Istat u kienu imputabbli għall-Istat. Sabiex waslet għal dik il-konklużjoni, il-Kummissjoni osservat li l-assi kienu ġew ittrasferiti minn RFI lil Trenitalia u lil FS Logistica u li dawn it-tliet kumpaniji kienu kompletament sussidjarji ta' FS, li l-kapital azzjonarju tagħhom kien miżmum kompletament mill-Istat Taljan. Il-Kummissjoni qieset ukoll li, bħala azzjonist 100 % ta' FS, l-Istat Taljan ħatar il-membri tal-bord tad-diretturi tiegħu u għalhekk kellu influwenza deċiżiva fuq il-ġestjoni ta' RFI, sussidjarja mija fil-mija ta' FS, fiż-żmien tat-tranżazzjonijiet inkwistjoni.

4.1.2. *Vantaġġ ekonomiku*

(59) Fir-rigward tal-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku, il-Kummissjoni kellha dubji dwar jekk il-miżuri taħt investigazzjoni kinux twettqu bil-prezz tas-suq, peress li l-awtoritajiet Taljani ma kienu pprovdew l-ebda valutazzjoni *ex ante* tal-prezzijiet tas-suq tal-assi ttrasferiti, li kienet turi li RFI kienet aġixxiet bħala operatur tas-suq meta ttieħdu l-miżuri taħt investigazzjoni ([46]). Il-Kummissjoni ddubitat ukoll li t-tranżazzjonijiet inkwistjoni kienu jikkostitwixxu riallokazzjoni ta' assi fi ħdan l-istess grupp korporattiv li mhumiex soġġetti għar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. Il-Kummissjoni nnotat li l-obbligu li jirriżulta mid-Direttiva 91/440/KEE li jiġu separati l-kontijiet bejn l-attivitajiet tat-trasport u l-ġestjoni tal-infrastruttura fis-settur ferrovjarju huwa ġġustifikat mill-fatt li l-operazzjonijiet tat-trasport jitwettqu f'suq kompetittiv. Għaldaqstant, il-Kummissjoni qieset li allokazzjoni mill-ġdid tal-assi bejn entitajiet korporattivi fi ħdan l-istess grupp korporattiv minn amministratur tal-infrastruttura lil operatur ferrovjarju mingħajr kunsiderazzjoni tista' tagħti lok għal vantaġġ ekonomiku għal dan tal-aħħar billi ttejjeb il-pożizzjoni kompetittiva tiegħu meta mqabbla mal-pożizzjoni tal-kompetituri tiegħu fis-suq ([47]).

(60) B'mod iktar speċifiku, il-Kummissjoni qieset b'mod preliminari li l-assi ta' Trenitalia u ta' FS Logistica żdiedu b'mod sinifikattiv mingħajr ma dawn l-impriżi kellhom iħallsu għal dawn l-assi. Barra minn hekk, l-infrastruttura ttrasferita, li setgħet tinbiegħ bħala proprjetà preċedenti tal-amministratur tal-infrastruttura lil kumpaniji ferrovjarji oħra, setgħet tintuża biss minn Trenitalia u FS Logistica. Il-Kummissjoni enfasizzat li dan l-aċċess kondizzjonali għall-infrastruttura seta' kellu rilevanza speċifika fir-rigward tal-faċilitajiet ta' manutenzjoni, li l-aċċess u l-ispiża tagħhom jikkostitwixxu fattur kompetittiv importanti fis-suq tas-servizzi tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija.

(61) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni għalhekk ikkunsidrat b'mod preliminari li l-miżuri investigati kienu jinvolvu vantaġġ ekonomiku għal Trenitalia u FS Logistica.

([46]) Il-Premessa 61 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.
([47]) Il-Premessa 62 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

4.1.3. *Selettività*

(62) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni qieset b'mod preliminari li l-miżuri taħt investigazzjoni kienu selettivi peress li Trenitalia u FS Logistica biss dehru li bbenefikaw minnhom.

4.1.4. *Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ*

(63) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni nnotat li s-servizzi tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija kienu ġew liberalizzati fl-Italja mill-2003. Hija kkonfutat ukoll l-affermazzjonijiet tal-Italja li l-miżuri taħt investigazzjoni jenħtieġ li jitqiesu li jikkostitwixxu parti mir-riorganizzazzjoni inizjali tal-2000-2001 tal-Grupp FS, li kienet seħħet qabel il-ftuħ ta' dak is-suq, u li l-allokazzjoni mill-ġdid tal-assi li seħħet fl-2009 kienet tinvolvi workshops relatati essenzjalment mal-manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji għat-trasport tal-passiġġieri, settur li ġie liberalizzat fil-livell tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2010 biss.

(64) Il-Kummissjoni nnotat li l-awtoritajiet Taljani ma kienu ppreżentaw l-ebda evidenza li turi li kienet diġà ttieħdet deċiżjoni fiż-żmien tar-riorganizzazzjoni inizjali tal-2000-2001 rigward l-assi trasferiti bejn l-2007 u l-2011, u li l-miżuri taħt investigazzjoni dehru li ġew implimentati bħala konsegwenza tad-Direttiva tal-2009 ([48]). Fir-rigward tal-affermazzjoni tal-Italja li l-workshops tal-manutenzjoni kienu jinvolvu vetturi ferrovjarji tal-passiġġieri, il-Kummissjoni indikat li l-Italja ma kinitx uriet li dawk l-assi kienu allokati għat-trasport tal-passiġġieri, u li, fi kwalunkwe każ, l-Italja kienet kompliet tittrasferixxi l-assi wara l-liberalizzazzjoni tas-suq tal-passiġġieri, peress li t-trasferiment finali inkwistjoni ġie deċiż fl-2010 u ġie implimentat fl-2011 ([49]).

(65) Għalhekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-miżuri taħt investigazzjoni kienu ttieħdu meta s-suq Taljan tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija kien miftuħ għall-kompetizzjoni, b'tali mod li dawk il-miżuri setgħu jfixklu l-kompetizzjoni f'dak is-suq. Barra minn hekk, peress li l-atturi ewlenin fis-suq Taljan għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienu joperaw ukoll fil-livell internazzjonali fiż-żmien tat-trasferimenti, il-Kummissjoni kkonkludiet b'mod preliminari li dawk il-miżuri affettwaw il-kummerċ intra-Unjoni ([50]).

4.1.5. *Konklużjoni provviżorja*

(66) Għaldaqstant, il-Kummissjoni qieset b'mod preliminari li l-miżuri taħt investigazzjoni favur Trenitalia u FS Logistica kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

4.2. **Kompatibbiltà tal-għajnuna**

(67) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni kienet tal-fehma inizjali li l-ebda waħda mir-raġunijiet għall-kompatibbiltà mas-suq intern previsti mill-Artikoli 93, 106 (2), 107(2) jew 107(3) TFUE ma kienet tapplika f'dan il-każ.

(68) Konsegwentement, il-Kummissjoni esprimiet dubji dwar il-kompatibbiltà tal-miżuri investigati mas-suq intern u stiednet lill-Italja biex tippreżenta l-osservazzjonijiet tagħha dwar raġunijiet possibbli ta' kompatibbiltà.

5. **KUMMENTI MILL-ITALJA**

(69) L-Italja tressaq żewġ argumenti ewlenin:

(a) L-Italja kkonformat mar-regoli settorjali tal-Unjoni applikabbli għall-kumpaniji integrati vertikalment, b'mod partikolari meta twettqu t-trasferimenti tal-assi;

(b) il-miżuri taħt investigazzjoni deskritti fit-Tabella 4 huma konformi mat-test tal-operatur f'ekonomija tas-suq (it-test "MEO") u ma jinvolvux għajnuna mill-Istat.

([48]) Il-Premessa 67 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.
([49]) Il-Premessa 68 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.
([50]) Il-Premessa 69 tad-deċiżjoni tal-ftuħ.

5.1. **Konformità tat-trasferimenti tal-assi mar-regoli settorjali tal-Unjoni**

(70) Rigward l-ewwel argument, l-Italja ssostni li la d-Direttiva 91/440/KEE, kif emendata, u lanqas id-Direttiva 2012/34/UE ma jistabbilixxu obbligu għas-separazzjoni korporattiva għat-trasport ferrovjarju u l-ġestjoni tal-infrastruttura. L-Italja tibbaża ruħha fuq żewġ sentenzi tal-Qorti tal-Ġustizzja (Kawża C-556/10 ([51]) u Kawża C-369/11 ([52])) u tinnota li, kif diġà sostniet matul il-proċedimenti fil-Kawża C-556/10, *"obbligu ta' separazzjoni previst mil-leġiżlatur tal-Unjoni, f'dak li jirrigwarda l-funzjonijiet ta' trasport ferrovjarju u ta' ġestjoni tal-infrastruttura, huwa relatat mal-kontabbiltà"* ([53]). B'konsegwenza ta' dan, l-Italja tqis li d-dritt tal-Unjoni ma jirrikjedix li l-Istati Membri jintroduċu separazzjoni korporattiva bejn in-negozji relatati mal-ġestjoni tal-infrastruttura u l-attivitajiet tat-trasport imwettqa mill-impriżi ferrovjarji. L-Italja ssostni wkoll li l-liġi tal-Unjoni ma twaqqafx lill-impriżi ferrovjarji jew lil persuni oħra (għajr l-amministratur tal-infrastruttura) milli jkollhom assi li jistgħu jiġu deskritti bħala "infrastruttura ferrovjarja", f'konformità mal-Artikolu 3 tad-Direttiva 91/440/KEE.

(71) Skont l-Italja, dan l-approċċ huwa konsistenti mal-prinċipji stess tal-leġiżlazzjoni ferrovjarja tal-Unjoni, jiġifieri l-prinċipju tal-ġestjoni u l-indipendenza organizzattiva tal-gruppi ferrovjarji, f'konformità mal-prinċipji kummerċjali u tas-suq (b'mod partikolari l-Artikoli 4 u 5 tad-Direttiva 91/440/KEE). Barra minn hekk, id-Direttiva 2012/34/UE tirrikonoxxi l-libertà tal-gruppi integrati li jorganizzaw lilhom infushom fi gruppi ta' kumpaniji jew diviżjonijiet kif xieraq (ara l-Artikolu 7(1) tad-Direttiva 2012/34/UE) ([54]).

(72) Abbażi ta' dawn il-kunsiderazzjonijiet, l-Italja targumenta li d-dritt tal-Unjoni jagħti libertà sħiħa lill-impriżi ferrovjarji biex jallokaw riżorsi u assi fost l-entitajiet ġuridiċi li jiffurmaw grupp. Din il-libertà f'termini ta' allokazzjoni tinkludi l-kapaċità li jiġu organizzati d-diversi attivitajiet b'mod indipendenti, jew f'diversi diviżjonijiet fi ħdan kumpanija waħda jew f'diversi kumpaniji fi ħdan grupp wieħed. Din il-libertà tinkludi l-kapaċità li tinbidel l-organizzazzjoni interna tal-impriżi, billi jiġu riallokati, fejn xieraq, l-attivitajiet u l-assi tagħhom bejn id-diviżjonijiet jew il-kumpaniji.

(73) L-Italja argumentat ukoll li, f'konformità mar-regoli applikabbli tal-Unjoni, impriża ferrovjarja tista' tkun ir-riċevitur ta' għadd ta' assi pprovduti minn kumpaniji oħra fl-istess grupp, u potenzjalment issir is-sid ta' tali assi, irrispettivament minn jekk inizjalment kinux ġew allokati lil impriża oħra tal-grupp. Barra minn hekk, l-Italja tirrimarka li, *a fortiori*, id-diskrezzjoni inkwistjoni tapplika wkoll, skont ir-regoli tal-Unjoni, fejn l-assi li jkunu qed jiġu ttrasferiti fi ħdan grupp ma jkunux jistgħu jiġu kklassifikati bħala "infrastruttura".

(74) Konsegwentement, l-Italja tqis li l-miżuri investigati msemmija fid-deċiżjoni tal-ftuħ jikkostitwixxu operazzjonijiet ta' ristrutturar fi ħdan il-Grupp FS li huma kompletament leġittimi u konsistenti mad-diskrezzjoni wiesgħa mogħtija mil-liġi tal-Unjoni lill-gruppi ferrovjarji biex jorganizzaw l-istruttura u l-attivitajiet tagħhom kif iqisu xieraq.

(75) L-Italja targumenta li f'dan il-każ l-operazzjonijiet ta' riorganizzazzjoni rilevanti bdew fil-bidu tas-snin 2000 iżda ttardjaw minħabba diversi ostakli (ara l-premessa (17)). Barra minn hekk, l-Italja tirreferi għall-argumenti mressqa minn FS (ara t-taqsima 6.1.1) biex targumenta li l-operazzjonijiet rilevanti huma konsistenti ma' "approċċ ekonomiku u industrijali". Skont FS u l-Italja, dawn l-operazzjonijiet kienu maħsuba sabiex jottimizzaw id-distribuzzjoni tar-riżorsi tal-grupp fir-rigward tad-diversi oqsma kummerċjali involuti.

5.2. **Nuqqas ta' għajnuna mill-Istat fit-trasferiment tal-assi**

(76) Fir-rigward tat-trasferiment tal-assi taħt investigazzjoni, l-Italja ssostni li l-kundizzjonijiet kumulattivi stabbiliti fl-Artikolu 107(1) TFUE biex miżura tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat mhumiex issodisfati.

([51]) Is-sentenza tat-28 ta' Frar 2013, *il-Kummissjoni vs il-Ġermanja*, il-Kawża C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.
([52]) Is-sentenza tat-3 ta' Ottubru 2013, *il-Kummissjoni vs l-Italja*, il-Kawża C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.
([53]) Is-sentenza tat-28 ta' Frar 2013, *il-Kummissjoni vs il-Ġermanja*, il-Kawża C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, il-paragrafu 49.
([54]) Skont l-Italja, dan ovvjament ikun soġġett għar-rekwiżit tal-indipendenza tal-"funzjonijiet essenzjali" msemmija fl-Artikolu 7 tad-Direttiva 2012/34/UE.

5.2.1. *Imputabbiltà*

(77) Fir-rigward tal-imputabbiltà lill-Istat Taljan, l-Italja tindika li FS hija indipendenti f'termini ta' ġestjoni vis-à-vis l-azzjonist pubbliku tagħha (MEF) u li adottat il-miżuri taħt investigazzjoni mingħajr ebda interferenza jew involviment pubbliku, b'awtonomija kummerċjali sħiħa u f'loġika purament kummerċjali. L-Italja tinvoka l-ġurisprudenza *Stardust Marine* ([55]).

(78) Fid-dawl taċ-ċirkostanzi tal-każ, l-Italja tqis li l-impriżi tal-Grupp FS involuti fit-trasferimenti tal-assi aġixxew b'mod indipendenti vis-à-vis l-azzjonist pubbliku (MEF). L-Italja tiddikjara b'mod partikolari li d-Direttiva tal-2009 ma tqajjimx dubji dwar in-nuqqas ta' imputabbiltà lill-Istat Taljan: id-Direttiva tal-2009 hija allegatament "dispożizzjoni legali ta' kamp ta' applikazzjoni ġenerali, b'għan politiku, adottata skont il-Liġi Nru 400/1988, u bħala tali sempliċement tesprimi rieda politika iżda ma tagħtix lok għal effetti diretti" ([56]). Fil-fehma tal-awtoritajiet Taljani, in-natura mhux vinkolanti tad-Direttiva tal-2009 hija kkonfermata mill-fatt li l-Artikolu 1 ta' dik id-Direttiva, li jipprevedi t-trasferiment ta' ċerti terminali u faċilitajiet tal-merkanzija lejn Trenitalia, qatt ma ġie implimentat minn FS jew RFI.

5.2.2. *Riżorsi tal-Istat*

(79) L-Italja targumenta li l-miżuri investigati ma kellhom l-ebda impatt, direct jew indirett, fuq ir-riżorsi fil-baġit tal-Istat li fuqhom l-Istat kellu kontroll reali. L-Italja żżid li:

(a) l-operazzjonijiet inkwistjoni huma operazzjonijiet konġunti ta' separazzjoni ta' fużjonijiet korporattivi li jseħħu fi ħdan il-Grupp FS: għalhekk, dawn ġew deċiżi, implimentati, u pproduċew effetti legali u ekonomiċi, fi ħdan il-Grupp FS biss;

(b) bħala tali, dawn l-operazzjonijiet kienu jikkonsistu f'allokazzjoni mill-ġdid ta' assi u azzjonijiet li kienu diġà jagħmlu parti mill-Grupp FS u li għalhekk ma kellhom l-ebda impatt fuq il-kompożizzjoni globali tiegħu, li baqgħet l-istess wara l-operazzjonijiet.

5.2.3. *Vantaġġ ekonomiku*

5.2.3.1. Kunsiderazzjonijiet ġenerali

(80) Skont l-Italja, id-deċiżjoni tal-ftuħ b'mod żbaljat tqabbel l-operazzjonijiet inkwistjoni ma' xiri mingħajr ħlas. In-natura legali u ekonomika tat-trasferimenti tal-assi kkonċernati mill-proċedimenti hija totalment differenti. Skont l-Italja, dawn huma operazzjonijiet ta' separazzjoni ta' fużjonijiet fi ħdan il-Grupp FS, jiġifieri operazzjonijiet ta' ristrutturar li huma komuni fi ħdan gruppi pubbliċi u privati u li huma rregolati mil-liġi tal-kumpaniji tal-Unjoni u dik nazzjonali. B'referenza speċifika għas-separazzjoni tal-fużjonijiet, l-Italja tindika li operazzjonijiet ta' dan it-tip huma rregolati fil-livell tal-Unjoni mid-Direttiva tal-Kunsill 82/891/KEE ([57]). Kif previst f'dik id-Direttiva (ara l-Artikolu 2) ([58]), "separazzjoni tal-fużjonijiet" tinvolvi trasferiment ta' ishma tal-kumpanija li tirċievi assi (bħala riżultat tal-operazzjoni) lill-azzjonisti tal-kumpanija li titlef l-assi (fil-kuntest ta' dik l-operazzjoni). Skont l-Italja,

([55]) Is-sentenza tal-15 ta' Mejju 2002, *Franza vs Il-Kummissjoni*, il-Kawża C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([56]) Sentenza tal-Kunsill tal-Istat tas-6 ta' April 2011, mogħtija fid-Deċiżjoni RG Nru 4639/2009 dwar l-appell straordinarju ppreżentat kontra d-Direttiva tal-2009 minn diversi impriżi ferrovjarji tal-merkanzija.

([57]) Is-Sitt Direttiva tal-Kunsill 82/891/KEE tas-17 ta' Diċembru 1982 ibbażata fuq l-Artikolu 54(3)(g) tat-Trattat, li jikkonċerna d-diviżjoni ta' kumpaniji b'responsabbiltà pubblika limitata (ĠU L 378, 31.12.1982, p. 47).

([58]) Skont l-Italja, id-Direttiva 82/891/KEE tirregola kwistjonijiet li jikkonċernaw il-liġi tal-kumpaniji. B'referenza għas-sistema legali Taljana, l-Italja tirrimarka li, skont id-dispożizzjonijiet tal-Kodiċi Ċivili, meta l-istess kumpanija omm tkun is-sid tal-kumpanija li tkun qed tiġi diviża u l-kumpanija li lilha jiġu ttrasferiti l-assi, is-separazzjoni tal-fużjoni tista' tiġi implimentata permezz tal-proċess simplifikat stabbilit mid-dispożizzjonijiet ikkombinati tal-Artikoli 2506-ter u 2505 tal-Kodiċi Ċivili. F'dak il-każ, id-dispożizzjonijiet stabbiliti fl-Artikolu 2501-ter, l-ewwel paragrafu, il-punt 3 (proporzjon tal-kambju tal-ishma, u kwalunkwe pagament fi flus kontanti), fil-punt 4 (proċeduri għall-allokazzjoni tal-ishma) u fil-punt 5 (data tal-bidu għall-parteċipazzjoni fil-profitti relatati mal-ishma allokati), ma japplikawx, u lanqas dawk tal-Artikoli 2501-quinquies (rapport tal-korp amministrattiv) jew 2501-sexies (rapport tal-esperti) tal-Kodiċi Ċivili. Fil-qosor, skont l-Italja, il-proċeduri użati għat-trasferimenti tal-assi inkwistjoni ma jinvolvu l-ebda valutazzjoni tal-assi ttrasferiti, peress li l-assi baqgħu fil-proprjetà tal-grupp (dawn sempliċement saru l-proprjetà ta' kumpanija differenti fi ħdan il-grupp abbażi tal-valur kontabilistiku), b'allokazzjoni lill-kumpanija omm ta' ishma ġodda maħruġa skont iż-żieda fl-assi tas-sussidjarja benefiċjarja.

f'każijiet simili, it-trasferimenti tal-assi qatt ma jseħħu bi skambju għall-ħlas ta' prezz, iżda permezz tal-allokazzjoni ta' ishma lis-sieħeb (u għalhekk dawn mhumiex trasferimenti ta' assi bi prezz, iżda permezz ta' ishma). Peress li l-operazzjoni tikkostitwixxi biss l-implimentazzjoni ta' ristrutturar intern, hija newtrali għall-Grupp FS kollu kemm hu. Is-sempliċi pożizzjonament mill-ġdid ta' (ċerti) assi minn post għal ieħor iseħħ fl-istess grupp ([59]).

(81) Skont l-Italja, it-trasferimenti tal-assi taħt rieżami huma għalhekk identiċi f'termini ekonomiċi għar-riallokazzjonijiet bejn id-diviżjonijiet interni ta' kumpanija waħda, ma jinvolvux injezzjoni ta' kapital ġdid fil-Grupp FS u huma limitati għal sempliċi ristrutturar intern: bħala tali, dawn ma jagħtux vantaġġi u għalhekk ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat skont l-Artikolu 107(1) TFUE. L-Italja ssostni li din il-valutazzjoni hija kkonfermata mill-prattika tal-każijiet tal-Kummissjoni stess, b'mod partikolari fil-kawżi *Banque Postale* ([60]) u *Chronopost* ([61]), kif ikkonfermat mill-Qorti tal-Ġustizzja ([62]).

(82) L-Italja kkomplementat l-osservazzjonijiet inizjali tagħha billi ppreżentat tliet studji minn esperti indipendenti, li juru li t-trasferimenti tal-assi huma konformi mal-kundizzjonijiet tas-suq u, bħala tali, ma jagħtu l-ebda vantaġġ ekonomiku lill-kumpaniji benefiċjarji, jiġifieri FS Logistica u Trenitalia. It-Taqsima 5.2.3.2. se tippreżenta t-tliet studji.

5.2.3.2. Studji minn esperti indipendenti ppreżentati mill-Italja

(1) L-istudju ta' PwC ta' April 2019 dwar it-trasferiment tal-assi lil Trenitalia u FS Logistica

(83) L-istudju ta' PricewaterhouseCoopers ("PwC") ([63]) ta' April 2019 jistma l-profittabbiltà tat-trasferimenti tal-assi billi jikkalkula u mbagħad iqabbel il-valur tal-intrapriża tat-tliet kumpaniji li jipparteċipaw fit-tranżazzjoni (Trenitalia u FS Logistica, ir-riċevituri, u RFI, is-sid oriġinali), f'żewġ xenarji: (i) ix-xenarju attwali (bit-trasferimenti tal-assi) u (ii) ix-xenarju kontrofattwali (mingħajr it-trasferimenti tal-assi). Ir-riżultati juru li l-valur tal-intrapriża tar-riċevituri, jiġifieri Trenitalia u FS Logistica, huwa ogħla fl-ewwel xenarju milli fit-tieni xenarju, filwaqt li huwa l-oppost għas-sid oriġinali, jiġifieri RFI.

(84) Il-valur tal-intrapriża huwa s-somma tal-valur tas-suq tal-ekwità u d-dejn u, bħala tali, jirrappreżenta l-valur tal-kumpanija kollha kemm hi, jiġifieri mill-perspettiva kemm tad-detenturi tad-dejn kif ukoll tal-azzjonisti. L-istudju jistma l-valur tal-intrapriża permezz tal-metodu tal-fluss tal-flus skontat, li jikkonsisti fil-kalkolu tal-valur preżenti tal-"flussi tal-flus liberi lid-ditta" (FCFF) mistennija ([64]).

(85) Għal kull xenarju u kull kumpanija li tipparteċipa fit-trasferimenti tal-assi, l-istudju ta' PwC ta' April 2019 juża previżjonijiet tal-FCFF sal-2017, biż-żieda ta' valur terminali biex jitqies għall-perjodu ta' wara l-2017. Il-valur terminali, li jirrappreżenta l-valur ta' kull kumpanija li tipparteċipa fit-trasferiment tal-assi wara l-2017, huwa r-riżultat tal-applikazzjoni tal-formula tat-tkabbir ta' Gordon ([65]). Il-formula tat-tkabbir ta' Gordon tassumi rata ta' tkabbir perpetwu tal-FCFF normalizzat. In-normalizzazzjoni tikkonsisti fl-iffissar tan-nefqa kapitali ("capex") ugwali għad-deprezzament, il-bidliet fil-kapital operatorju nett ugwali għal żero u bis-suppożizzjoni tal-istess marġni ta'

([59]) F'dan ir-rigward, l-Italja tindika li ċerti trasferimenti kienu jikkonċernaw ukoll assi retroċessi lil RFI minn kumpaniji oħra f'FS, jiġifieri t-trasferiment ta' partijiet mit-terminali ta' Torino Orbassano u Maddaloni Marcianise li sa issa kienu proprjetà ta' FS Logistica.

([60]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-21 ta' Diċembru 2005 dwar l-allegata għajnuna mill-Istat mogħtija minn Franza għall-holqien u l-operat tal-Banque Postale, C(2005) 5421 (ĠU C 21, 28.1.2006, p. 4).

([61]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-1 ta' Ottubru 1997 dwar l-allegata għajnuna mill-Istat mogħtija minn Franza lil SFMI-Chronopost, C(1997) 3146) (ĠU L 164, 9.6.1998, p. 37).

([62]) Is-sentenza tal-1 ta' Lulju 2008, *Chronopost/Ufex and others*, il-Kawżi Magħquda C-341/06 P u C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

([63]) Price waterhouseCoopers hija konsulenza ekonomika magħrufa.

([64]) Flussi ta' flus liberi lid-ditta (FCFF) huma s-somma tal-flussi ta' flus operatorji u ta' investiment. Dawn jeskludu l-flussi tal-flus tal-finanzjament, jiġifieri l-ispejjeż tar-rati tal-imgħax, id-dividendi, id-dħul u l-ħruġ tad-dejn. Bħala tali, l-FCFF huma kejl tal-profitti li jakkumulaw għad-ditta kollha, jiġifieri kemm id-detenturi tad-dejn kif ukoll l-azzjonisti.

([65]) Il-formula ta' tkabbir Gordon tintuża biex jiġi ddeterminat il-valur ta' ċertu assi, bil-preżunzjoni li l-assi jagħtu ċertu profitt li qed jikber b'mod kostanti b'ċerta rata fissa b'mod permanenti.

Il-formula tat-tkabbir ta' Gordon hija$TV = NCF \times \frac{g}{WACC - g}$, meta it-TV huwa l-valur terminali, l-NCF huwa l-fluss tal-flus normalizzat (indikat fil-premessa (85)), g huwa r-rata ta' tkabbir perpetwu tal-flussi tal-flus u d-WACC huwa l-kost medju ponderat tal-kapital.

profitt bħal fl-aħħar sena tal-perjodu ta' ppjanar. Fl-aħħar nett, għal kull xenarju, l-istudju jikkalkula l-valur tal-intrapriża ta' kull kumpanija li tipparteċipa fit-trasferiment tal-assi bħala s-somma tal-valuri preżenti tal-FCFF u tal-valur terminali, bl-użu ta' kost medju ponderat tal-kapital ([66]) (WACC) speċifiku għall-kumpanija bħala rata ta' skont.

(86) Id-differenza fil-flussi tal-flus fix-xenarju bit-trasferimenti u mingħajrhom tirrappreżenta s-sinerġiji li l-Grupp FS seta' jistenna mill-miżuri taħt investigazzjoni. Fir-rigward tat-trasferimenti minn RFI lil Trenitalia, dawn it-trasferimenti jċaħħdu lil RFI minn profitt ugwali għall-kirjiet fuq l-assi li hija kriet lil Trenitalia, netti mill-ispejjeż relatati, jiġifieri t-taxxi fuq il-proprjetà u d-deprezzament. Il-profitti mitlufa ta' RFI jakkumulaw għal Trenitalia wara t-trasferiment. Wara t-trasferiment, Trenitalia tibbenefika wkoll mir-redditu fuq l-investimenti li għandhom l-għan li jtejbu l-assi, li ma kinux jitwettqu li kieku RFI baqgħet is-sid ta' dawk l-assi (ara eż. il-premessi (98) u (99)). Dawn l-investimenti għandhom l-għan li jirrazzjonalizzaw il-proċess ta' manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji ta' Trenitalia u jinkludu, fost l-oħrajn, modifiki strutturali fil-workshops tal-manutenzjoni, bidliet fit-tqassim tagħhom, spejjeż għall-awtomatizzazzjoni u adattament għal tipi ġodda ta' vetturi ferrovjarji. B'kollox, l-istudju jippreżenta li t-trasferiment tal-assi kien jippermetti lil Trenitalia twettaq EUR 205 miljun aktar investimenti milli fix-xenarju bi sjieda ta' RFI tal-assi. Dawn l-investimenti addizzjonali, matul il-perjodu 2010-2017 ([67]), kienu jagħtu redditu totali ta' EUR 382,55 miljun ta' ffrankar tal-kostijiet tal-manutenzjoni meta mqabbel max-xenarju bi sjieda ta' RFI tal-assi. Għalhekk, fil-livell tal-FS, is-sinerġija li tirriżulta mit-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia hija r-redditu fuq l-investimenti li għandhom l-għan li jtejbu l-assi.

(87) Fir-rigward tat-trasferimenti minn RFI lil FS Logistica, dawn it-trasferimenti jċaħħdu lil RFI minn profitt ugwali għall-kirjiet fuq l-assi li kriet lil FS Logistica, netti mill-ispejjeż relatati, jiġifieri t-taxxi fuq il-proprjetà u d-deprezzament. Fl-istess ħin, it-trasferimenti jiġġeneraw benefiċċji għal FS Logistica, li joriġinaw minn investimenti mmirati lejn it-titjib tal-assi u dħul ogħla mill-kiri ta' dawk l-assi lis-suq. Fir-rigward tal-investimenti, dawn għandhom l-għan li jżidu s-superfiċje disponibbli għall-kiri fis-suq (eż. manutenzjoni straordinarja ta' assi eżistenti, kostruzzjoni ta' mħażen ġodda, impriżi konġunti għall-kostruzzjoni ta' terminali ġodda) u jammontaw għal EUR 38,2 miljun matul il-perjodu 2010-2017. B'mod ġenerali, skont l-istudju, il-benefiċċji għal FS Logistica jikkumpensaw aktar mit-telf minn RFI, minħabba li tal-ewwel tista' tieħu aktar valur mill-assi ttrasferiti li huma kumpanija speċjalizzata fin-negozju tal-loġistika.

(88) L-istudju jsib li, fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi mwettqa favur Trenitalia u FS Logistica, il-valur stmat tal-intrapriża huwa ta' EUR 4 639 miljun għal Trenitalia, EUR 82 miljun għal FS Logistica u EUR 2 206 miljun għal RFI. Fix-xenarju kontrofattwali (mingħajr it-trasferimenti tal-assi), l-istudju jsib valur tal-intrapriża ta' EUR 4 315 miljun għal Trenitalia, EUR 56 miljun għal FS Logistica u EUR 2 234 miljun għal RFI. Meħuda flimkien, l-effetti tat-trasferimenti tal-assi jikkonsistu f'żieda ta' EUR 325 miljun fil-valur tal-intrapriża ta' Trenitalia u EUR 26 miljun għal FS Logistica kif ukoll tnaqqis ta' EUR 28,3 miljun fil-valur tal-intrapriża ta' RFI. L-istudju juri wkoll li, mit-tnaqqis totali fil-valur tal-intrapriża ta' RFI (EUR 28,3 miljun), EUR 16,4 miljun huma attribwibbli għat-trasferiment lil Trenitalia u l-bqija għat-trasferimenti lil FS Logistica ([68]).

(89) B'mod ġenerali, l-istudju ta' PwC ta' April 2019 jikkonkludi li, bħala riżultat tas-sinerġiji li jirriżultaw mit-trasferimenti tal-assi, iż-żieda fil-valur tal-intrapriża għar-riċevituri (EUR 325 miljun għal Trenitalia u EUR 26 miljun għal FS Logistica) hija akbar mit-telf għal RFI (EUR 28,3 miljun). Minn dan isegwi li, fil-livell tal-grupp FS, il-miżuri investigati żiedu l-valur tal-intrapriża b'EUR 322,7 miljun.

([66]) Id-WACC huwa ddeterminat bħala l-medja ponderata tal-kost tal-ekwità u l-kost tad-dejn ta' wara t-taxxa, b'ponderazzjonijiet ugwali għall-istruttura tal-kapital tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti.

([67]) Kemm l-investimenti kif ukoll l-iffrankar tal-kostijiet huma somom matul is-snin 2010-2017, mingħajr ebda skont.

([68]) Fi kliem ieħor, l-istudju ta' PwC ta' April 2019 jistma li l-valur tal-intrapriża ta' RFI kien ikun ta' EUR 2 222,1 miljun fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi favur FS Logistica biss, filwaqt li l-valur tal-intrapriża ta' RFI kien ikun ta' EUR 2 217,6 fix-xenarju bi trasferimenti tal-assi favur Trenitalia biss.

(2) L-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 dwar it-trasferiment tal-assi lil Trenitalia

(90) L-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 huwa valutazzjoni ulterjuri tal-profittabbiltà tat-trasferimenti tal-assi minn RFI għal Trenitalia. Bħall-istudju ta' PwC ta' April 2019, l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 iqabbel il-profittabbiltà ta' RFI u ta' Trenitalia fix-xenarji bit-trasferiment tal-assi u mingħajru. Id-differenza ewlenija bejn iż-żewġ studji hija li l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 iqis il-profittabbiltà f'termini ta' valur tal-ekwità minflok il-valur tal-intrapriża. Filwaqt li l-valur tal-intrapriża jqis il-kumpanija kollha kemm hi, jiġifieri l-valur li jakkumula kemm għad-dejn kif ukoll għall-azzjonisti, il-valur tal-ekwità jirrifletti biss il-valur tal-kumpanija mill-perspettiva tal-azzjonisti.

(91) L-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jistma l-valur tal-ekwità billi juża l-"mudell tal-fluss tal-flus skontat għall-ekwità", li jikkonsisti fil-valur preżenti tal-flussi tal-flus liberi disponibbli għall-azzjonisti (FCFE). Dawk il-flussi ta' flus huma s-somma tal-flussi ta' flus liberi għad-ditta, li huma dawk użati għall-kalkolu tal-valur tal-intrapriża (ara l-premessa (84)), u l-flussi tal-flus ta' finanzjament, jiġifieri d-dħul totali ta' flus minn finanzjament tad-dejn ġdid, netti mill-flussi ta' ħruġ ta' flus bħala spejjeż tal-imgħax u ripagamenti tad-dejn ([69]). Bħala tali, l-FCFE tippermetti li jitkejjel l-ammont ta' flus disponibbli għal distribuzzjoni potenzjali ta' dividendi lill-azzjonisti. Fl-aħħar nett, il-valur tal-ekwità jirriżulta mill-kalkolu tal-valur preżenti tal-flussi ta' flus liberi għall-ekwità bl-użu tal-kost tal-ekwità bħala rata ta' skont.

(92) Kemm għal RFI kif ukoll għal Trenitalia, u għaż-żewġ xenarji bit-trasferiment tal-assi u mingħajru, l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jikseb il-flussi ta' flus liberi għall-ekwità billi jżid il-flussi tal-flus ta' finanzjament imbassra mal-flussi tal-flus liberi mad-ditta tal-istudju ta' April 2019. L-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jinkludi wkoll valur terminali tal-ekwità fi tmiem il-perjodu tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju, li huwa l-2018. Dak il-valur terminali huwa applikazzjoni tal-formula tat-tkabbir ta' Gordon, li tassumi tkabbir perpetwu ta' flussi ta' flus liberi għall-ekwità b'rata kostanti, li tibda minn livell normalizzat ta' dawk il-flussi ta' flus. In-normalizzazzjoni tal-fluss tal-flus liberu lid-ditta tikkoinċidi ma' dik ikkalkulata fl-istudju ta' PwC ta' April 2019 (il-premessa (85)), filwaqt li dik tal-flussi tal-flus ta' finanzjament tikkonsisti fl-iffissar tal-ispejjeż finanzjarji għal valur kemxejn aktar baxx milli fl-aħħar sena tal-perjodu tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju u r-ripagamenti u l-ħruġ tad-dejn ugwali għal żero. Fl-aħħar nett, l-istudju ta' Diċembru 2019 ta' PwC jikseb il-valur tal-ekwità ta' RFI u ta' Trenitalia bħala l-valur preżenti tal-flussi tal-flus liberi tal-kumpanija rispettiva għall-ekwità f'kull xenarju, bl-użu tal-kost tal-ekwità tal-kumpanija rispettiva bħala rata ta' skont.

(93) L-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jistma l-valur tal-ekwità ta' Trenitalia u RFI għal EUR 1 102,3 u 3 813,7 miljun, rispettivament, fix-xenarju bit-trasferiment tal-assi, u għal EUR 964,2 u 3 830,4 miljun, rispettivament, fix-xenarju kontrofattwali. Dawk l-istimi jimplikaw li t-trasferiment tal-assi minn RFI lil Trenitalia ġġenera l-valur tal-azzjonisti fil-livell tal-grupp, peress li ħoloq EUR 138,1 miljun ta' ekwità addizzjonali fi Trenitalia u ħela biss EUR 16,7 miljun ta' ekwità f'RFI. Bħala tali, l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jipprovdi kwantifikazzjoni oħra, apparti l-istudju ta' PwC ta' April 2019, tal-vantaġġ tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia mill-perspettiva tal-Grupp FS.

(3) L-istudju tal-E.CA

(94) L-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 imwettaq mill-konsulent ekonomiku E.CA ([70]) jissupplimenta ż-żewġ studji msemmija hawn fuq u jivvaluta r-robustezza tal-istudju ta' PwC ta' April 2019. Barra minn hekk, jispjega r-raġunament ekonomiku tat-trasferimenti u jappoġġa l-għażla metodoloġika tal-istudju ta' PwC ta' April 2019.

([69]) Il-flussi tal-flus tal-finanzjament jikkonsistu f'pagamenti tal-imgħax, netti mit-taxxi, ripagamenti tad-dejn u ħruġ tad-dejn.

([70]) E.CA hija konsulenza ekonomika magħrufa maħtura mill-Grupp FS sabiex tipprovdi kompetenza teknika f'dan il-każ.

(95) Fir-rigward tal-metodoloġija, l-istudju tal-E.CA jispjega għaliex il-metodu tal-valur tal-intrapriża huwa xieraq biex jiddetermina l-kisbiet fl-effiċjenza li jirriżultaw mit-trasferimenti tal-assi, meta mqabbel mal-metodu tal-valur tal-ekwità. Ir-raġuni hija li l-metodu tal-valur tal-intrapriża jiffoka fuq id-dħul u l-ispejjeż iġġenerati mill-kumpanija kollha kemm hi, jiġifieri fejn jinħolqu l-effiċjenzi. B'kuntrast ma' dan, il-metodu tal-valur tal-ekwità jirrikjedi projezzjonijiet tal-flussi tal-flus tal-finanzjament, li mhumiex mistennija li jiġu affettwati direttament mill-miżuri ta' effiċjenza li jimmotivaw it-trasferimenti tal-assi. Għalhekk, il-konsulent ekonomiku E.CA jqis li huwa aktar xieraq li jintuża l-metodu tal-valur tal-intrapriża biex tiġi vvalutata l-profittabbiltà tat-trasferimenti tal-assi.

(96) L-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 jivvaluta wkoll is-suppożizzjonijiet li l-istudju ta' PwC ta' April 2019 jagħmel dwar id-WACC. Filwaqt li l-istudju ta' PwC ta' April 2019 jiddependi fuq valur wieħed tad-WACC biex jiġi stmat il-valur tal-intrapriża, l-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 jibni firxa ta' valuri tad-WACC għal kull kumpanija li tipparteċipa fit-trasferimenti tal-assi, billi jvarja l-parametri ewlenin użati għall-kalkolu tad-WACC, jiġifieri l-beta, il-primjum tar-riskju tal-ekwità u r-rata mingħajr riskju ([71]).

(97) L-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 jikkonferma r-riżultati tal-istudju ta' PwC ta' April 2019 dwar is-sinerġiji li jirriżultaw mit-trasferimenti tal-assi. Dan isib li l-ogħla stima tat-telf fil-valur għal RFI, miksuba bl-użu tal-aktar valur baxx tal-firxa tad-WACC ta' RFI, hija ta' EUR 56 miljun, filwaqt li l-inqas stima tal-qligħ fil-valur għal Trenitalia u FS Logistica, miksuba jekk wieħed jassumi l-ogħla valur tal-firxa tad-WACC ta' dawk il-kumpaniji jammonta għal EUR 195 u 24 miljun, rispettivament. B'mod ġenerali, anki bl-użu ta' valuri konservattivi tad-WACC, il-ħolqien tal-valur fil-livell tal-FS ikun mill-inqas EUR 163 miljun ([72]).

(98) Fl-aħħar nett, l-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 juri r-raġunament tat-trasferimenti tal-assi. Il-konsulent ekonomiku E.CA jqis li t-trasferimenti tal-assi minn RFI għal Trenitalia u FS Logistica wasslu għal deċentralizzazzjoni tas-setgħa li jittieħdu deċiżjonijiet dwar dawk l-assi fi ħdan il-Grupp FS. Skont it-teorija ekonomika ([73]), huwa ottimali li jiġu deċentralizzati deċiżjonijiet dwar investimenti kummerċjali mhux strateġiċi, relattivament żgħar u ordinarji, li għalihom is-sussidjarji jew il-maniġers tad-diviżjoni x'aktarx li jkollhom informazzjoni aħjar mis-superjuri tagħhom. Jekk dawn id-deċiżjonijiet jittieħdu fil-livell ċentralizzat, dawn ma jwasslux għal eżitu ottimali. Ir-raġuni hija li l-maniġers tad-diviżjoni ma jkollhomx inċentivi biex jaqsmu l-informazzjoni tagħhom, minħabba li parti mill-benefiċċji ta' dawk id-deċiżjonijiet jiġu kondiviżi mas-superjuri tagħhom.

(99) L-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 iqis li l-istess teorija ekonomika tapplika għat-trasferimenti tal-assi minn RFI għal Trenitalia u FS Logistica. L-assi li ġew trasferiti lil dawn iż-żewġ kumpaniji ntużaw għal operazzjonijiet ordinarji, bħal attivitajiet ta' loġistika u manutenzjoni, li ma kinux parti mill-attivitajiet ewlenin tal-RFI. Għalhekk, skont il-konsulent ekonomiku E.CA, huwa raġonevoli li wieħed jassumi li RFI ma kellhiex l-istess livell ta' informazzjoni bħal Trenitalia u FS Logistica dwar kif jużaw dawk l-assi. Skont E.CA, it-teorija ekonomika (ara l-premessa (98)) timplika li, mingħajr it-trasferimenti, Trenitalia u FS Logistica ma kinux jagħmlu l-investimenti deskritti fil-premessi (86) u (87), jew ma kinux jagħmlu l-istess livell ta' investimenti, minħabba li parti mill-benefiċċji kienu jakkumulaw għal RFI. L-istudju tal-E.CA ta' Ġunju 2019 iqis ukoll li, fil-prinċipju, il-Grupp FS seta' jistabbilixxi skema ta' negozjar li tinvolvi investimenti minn RFI bi skambju għal kumpens minn Trenitalia u FS Logistica, li seta' jwassal għall-istess strateġija ta' investiment ottimali bħal dik li tirriżulta mit-trasferimenti tal-assi. Madankollu, skont l-istudju tal-E.CA, huwa raġonevoli li wieħed jistenna li jkun hemm kuntrattar, inkonsistenza fiż-żmien u problemi ta' żamma biex jiġi evitat li dik l-iskema ta' negozjar twassal l-eżitu ottimali tal-investiment, sakemm l-assi ma jkunux proprjetà tal-aġent li jibbenefika minn dawk l-investimenti.

([71]) Il-beta ta' stokk huwa kejl ta' riskju tal-istokk, li jindika kemm ir-redditu fuq stokk ivarja mar-redditu fuq is-suq ġenerali tal-ishma. Aktar ma jkun għoli l-beta, aktar ikun għoli r-riskju ta' stokk. Il-primjum tar-riskju tal-ekwità huwa d-differenza bejn ir-redditu fuq l-indiċi tas-suq tal-ishma u r-rata mingħajr riskju. Ir-rata mingħajr riskju hija r-redditu fuq assi mingħajr riskju ta' inadempjenza. Ir-rata mingħajr riskju, il-beta u l-primjum tar-riskju tal-ekwità huma meħtieġa biex tiġi ddeterminata l-ispiża tal-ekwità.

([72]) Din iċ-ċifra tinkiseb kif ġej: EUR 195 miljun + EUR 24 miljun — EUR 56 miljun.

([73]) Għal eżempju ara: Aghion P, Tirole J.., "Formal and real authority in organisations", Ġurnal tal-ekonomija politika, 1.2.1997, 105 (1), p. 1 sa 29; Milton H, Raviv A.., "Allocation of decision-making authority.", Reviżjoni tal-Finanzi, 9.3.2005, p. 353 sa 383.

(100) Abbażi ta' dawn l-istudji, l-Italja tqis li t-trasferimenti tal-assi kienu konformi mal-kundizzjonijiet tas-suq.

5.2.4. *Tfixkil tal-kompetizzjoni*

(101) L-Italja ssostni li, fil-livell tal-Unjoni, il-liberalizzazzjoni tas-swieq tat-trasport ferrovjarju bdiet fl-2007 għat-trasport tal-merkanzija, u fl-2010 għat-trasport tal-passiġġieri. Ir-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat japplikaw biss wara dawk id-dati u kwalunkwe intervent preċedenti, dment li jissodisfaw il-kundizzjonijiet l-oħra stabbiliti fl-Artikolu 107(1) TFUE, ma jistgħux jiġu kkwalifikati bħala "għajnuna" jew, l-aktar, jistgħu jiġu kkwalifikati bħala "għajnuna eżistenti". Dwar dan il-punt, l-Italja tinnota li d-deċiżjoni dwar it-trasferimenti tal-assi bejn l-2007 u l-2011 kienet diġà ttieħdet fiż-żmien tar-ristrutturar tal-Grupp FS fl-2000-2001, u għalhekk fi żmien meta mhuwiex ikkontestat li s-suq kien għadu ma ġiex liberalizzat. Barra minn hekk, l-Italja tfakkar li kważi l-assi kollha ttrasferiti fl-2009 huma "ddedikati" għal attivitajiet tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri li ġew liberalizzati biss aktar tard ([74]).

(102) L-Italja tirreferi wkoll għas-sentenza *Chronopost* ([75]). F'dak il-każ, skont l-Italja, il-Qorti tal-Ġustizzja allegatament ikkonfermat li t-trasferimenti tal-assi permezz ta' operazzjonijiet korporattivi fi ħdan grupp ma joħolqux distorsjoni jew jheddu li jfixklu l-kompetizzjoni.

6. **KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI**

6.1. **FS**

6.1.1. *Osservazzjonijiet dwar il-proċessi ta' trasferiment*

(103) FS tappoġġa l-pożizzjoni tal-Italja kif miġbura fil-qosor fit-taqsima 5.2. FS iżżid li d-deċiżjoni ta' trasferiment tal-assi ta' RFI lil Trenitalia u lil FS Logistica ġiet adottata ferm qabel id-dati effettivi tat-trasferiment. FS iżżid li n-natura tal-assi ttrasferiti ma kinitx strumentali jew neċessarja għall-ġestjoni tal-infrastruttura ferrovjarja tal-Italja. Skont FS, l-assi ttrasferiti huma magħmula minn: workshops tat-tiswijiet kbar, workshops u mħażen li jinsabu barra l-konfini ferrovjarji; irqajja' tal-art u żoni ta' parkeġġ li jinsabu barra l-konfini taż-żona ferrovjarja jew, jekk jinsabu ġewwa dawk il-konfini, mhux meħtieġa għal operazzjonijiet ferrovjarji; bini tal-passiġġieri; bini ta' servizzi, bini ieħor "mhux strumentali għal 'operazzjonijiet ferrovjarji, u bini ieħor' mhux strumentali" minħabba l-użu maħsub tiegħu (bħal kafetteriji u skejjel vokazzjonali).

(104) FS targumenta li t-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia u FS Logistica fil-kuntest tal-proċess ta' riallokazzjoni tal-assi ġie ttardjat minħabba diffikultajiet legali u tekniċi, b'mod partikolari raġunijiet tekniċi-katastali. L-ewwel nett, filwaqt li l-assi kienu preżenti fil-bażi tad-*data* tal-kumpanija mill-1999, kien meħtieġ li jitwettqu kontrolli fuq il-post sabiex jiġu identifikati u definiti b'mod preċiż id-daqs ta' dawk l-assi (inklużi l-konfini katastali tagħhom) u l-valur tagħhom, qabel ma jiġu allokati lill-unitajiet tan-negozju differenti. Dawn l-assi kienu jinkludu workshops tal-manutenzjoni, faċilitajiet dinamiċi b'diversi funzjonijiet, workshops ewlenin tal-manutenzjoni, ċerti terminali tal-merkanzija u proprjetajiet immobbli oħra.

(105) It-tieni, il-proċess ġie mdewwem ukoll minħabba l-bidliet regolatorji fis-settur fil-livell tal-Unjoni: fi żmien sitt snin, inħarġu tliet pakketti ta' Direttivi ferrovjarji, b'kull waħda minnhom timmodifika b'mod sinifikanti l-qafas legali u, konsegwentement, il-pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju u l-ġestjoni tal-impriżi inkwistjoni.

(106) Dawn il-kumplikazzjonijiet ġew solvuti inizjalment billi ġiet issimplifikata l-allokazzjoni tal-assi lill-kumpaniji differenti li fihom kien organizzat il-grupp. RFI żammet fis-sjieda tagħha xi proprjetà immobbli, mhux ċentrali għall-missjoni tagħha bħala amministratur tal-infrastruttura (ara l-premessi (16) u (17)). Konsegwentement, uħud mill-assi msemmija fil-premessa (103), minkejja li kienu assoċjati b'mod ċar mal-operazzjonijiet tat-trasport ta' Trenitalia li kienet għadha kif ġiet stabbilita, ma kinux ġew allokati dak iż-żmien lil Trenitalia, iżda minflok baqgħu temporanjament fost l-assi ta' RFI.

(107) Madankollu, dan l-arranġament inizjali kien mifhum bħala temporanju: fiż-żmien tas-separazzjoni korporattiva tal-2000, kien diġà previst li dawk l-assi jiġu riallokati f'data aktar tard.

([74]) Ara l-premessa (35).
([75]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna68.

(108) FS issostni li r-riallokazzjoni tal-assi għal, rispettivament, l-operazzjonijiet tat-trasport u l-ġestjoni tal-infrastruttura kienet waħda mill-għanijiet iddikjarati tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011. Skont FS, il-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 maħruġ f'Mejju 2007 ippreveda razzjonalizzazzjoni tal-operazzjonijiet, li għandha tinkiseb, fost l-oħrajn, permezz ta' ġestjoni aħjar tal-proprjetajiet immobbli. Dan kien jagħmilha possibbli li jiġi ġġenerat valur u jiġu żviluppati oqsma kummerċjali ġodda, inkluż il-ħolqien ta' operatur ġdid tal-loġistika (FS Logistica) u ta' kumpanija speċjalizzata fl-iżvilupp tal-proprjetà immobbli u l-forniment ta' servizzi integrati lill-bliet u ż-żoni tal-madwar (FS Sistemi Urbani).

(109) It-trasferiment lil FS Logistica ta' 10 settijiet ta' faċilitajiet li jinsabu f'terminali tal-merkanzija differenti, li kien fost l-inizjattivi elenkati fil-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011, jibni fuq il-valutazzjoni ġenerali tan-network tal-merkanzija u analiżi doppja: min-naħa l-waħda, it-trasferimenti kellhom l-għan li jnaqqsu l-għadd ta' punti ta' servizz billi jikkonċentrawhom fil-faċilitajiet li għandhom prestazzjoni operattiva aħjar u tagħmir tekniku adegwat; min-naħa l-oħra, it-trasferimenti kellhom l-għan li jirriallokaw partijiet tal-faċilitajiet fit-terminali ewlenin tal-merkanzija sabiex jiġu identifikati s-setturi li jservu lil RFI u l-partijiet li ma kienx għadhom strettament meħtieġa għat-twettiq tal-obbligi tagħha skont il-konċessjoni tal-ġestjoni tal-infrastruttura, filwaqt li jitqiesu x-xenarji tat-tbassir tad-domanda.

(110) Fir-rigward tal-proprjetajiet immobbli, FS targumenta li l-għan segwit bit-trasferimenti huwa li: (i) jinkiseb użu profittabbli tal-assi (it-tqegħid tagħhom fi ħdan FS Logistica) li altrimenti ma jkunux jistgħu jiġu żviluppati bi profitt; (ii) jiżviluppaw żoni u proprjetajiet ta' valur allokati għal użi oħra għajr it-trasport tal-merkanzija jew tal-passiġġieri bil-ferrovija (li ġew assenjati lil FS Sistemi Urbani, mhux ikkonċernati mill-investigazzjoni preżenti); (iii) jiġġeneraw riżorsi mfassla biex jappoġġaw programmi korporattivi.

(111) Skont FS, il-metodu magħżul għat-trasferiment ta' dawk l-assi, jiġifieri l-ispin-off parzjali ([76]), li jinvolvi l-ħruġ ta' ishma ġodda fil-każ ta' żidiet fil-kapital (bħala l-operazzjoni li tinvolvi lil Trenitalia msemmija fit-taqsima 3.1), jew l-assenjazzjoni għaż-żamma ta' ishma f'kumpaniji ġodda (bħala l-operazzjoni li tinvolvi FS Logistica msemmija fit-taqsima 3.3), huma riorganizzazzjonijiet tipiċi intragrupp, implimentati b'mod regolari fid-dinja tan-negozju biex jiġi ottimizzat il-profil organizzazzjonali ta' kumpanija sabiex jittejbu l-effiċjenza u l-prestazzjoni tagħha u, fl-aħħar mill-aħħar, jiġi promoss il-ħolqien tal-valur. FS targumenta li l-metodu inkwistjoni jibbilanċja mill-ġdid l-istruttura kapitali tal-Grupp FS sabiex ikun jista' jagħmel l-investimenti previsti fil-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 mingħajr l-injezzjoni ta' likwidità ġdida.

6.1.2. *Osservazzjonijiet dwar ir-raġunament tan-negozju tat-trasferimenti tal-assi*

(112) FS targumenta li l-iżvilupp ta' sistemi ferrovjarji storikament kien jeħtieġ id-disponibbiltà ta' żoni estensivi għall-ospitar ta' faċilitajiet ferrovjarji. F'dawn iż-żoni, minbarra l-binarji ferrovjarji, il-marshalling yards u l-binarji tax-shunting, spiss inbena bini għal skopijiet differenti assoċjati mal-operazzjonijiet ferrovjarji: il-manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji, l-imħażen għall-infrastruttura u l-materjali tal-vetturi ferrovjarji, il-faċilitajiet tal-ittestjar tal-materjali, l-imħażen tal-faħam u tal-fjuwil, is-substazzjonijiet tal-elettriku, l-istazzjonijiet tal-passiġġieri, l-imħażen tal-merkanzija, iż-żoni tal-parkeġġ u r-rampi tal-aċċess għall-imħażen tal-merkanzija, l-imħażen tal-vetturi ferrovjarji, il-bini tas-servizz għall-persunal ferrovjarju (bħall-kafetteriji, il-kmamar tat-tibdil, il-"lukandi ferrovjarji", il-faċilitajiet għal-laqgħat soċjali, l-akkomodazzjoni tal-persunal). Din it-tip ta' organizzazzjoni wasslet lill-kumpaniji ferrovjarji stabbiliti biex jakkumulaw stokk kbir ta' proprjetà immobbli matul id-deċennji. Matul it-tieni nofs tas-seklu 20, l-għeluq ta' ħafna linji ferrovjarji u l-esternalizzazzjoni ta' diversi servizzi relatati mas-settur ferrovjarju wasslu għall-akkumulazzjoni ta' "assi mhux strumentali" fi ħdan l-impriżi ferrovjarji. Is-separazzjoni tal-ġestjoni u l-kontabilità li tirriżulta mid-Direttiva 91/440/KEE kienet teħtieġ id-distribuzzjoni tal-assi kollha ta' dawn l-impriżi fost l-atturi differenti li fihom l-operaturi ferrovjarji diġà nqasmu.

([76]) Proċess spin-off ta' kumpanija huwa s-separazzjoni ta' ċerta parti jew partijiet mill-operazzjonijiet tan-negozju ta' organizzazzjoni mill-kumpanija ewlenija sabiex issir l-entità tagħha stess.

(113) B'konsegwenza ta' dan, l-objettiv ewlieni tal-ġestjoni ta' FS kien li jalloka b'mod aktar effiċjenti u bbilanċjat dawk l-assi li ma kinux meħtieġa mill-entità li żżommhom (RFI). FS issostni li r-riallokazzjoni u t-trasferiment ta' workshops ta' manutenzjoni lil Trenitalia (permezz ta' spin-off implimentat fl-2009) kienu jikkorrispondu għall-kunsiderazzjonijiet kummerċjali li ġejjin:

(a) il-ġestjoni tal-imħażen tal-manutenzjoni u ż-żoni anċillari tagħhom ma kinitx tappartjeni għall-attivitajiet ordinarji ta' RFI, li ma kinux u ma setgħux jaġġornaw u jtejbu dawk l-assi biex jagħmluhom aktar effiċjenti u jallinjawhom mal-ħtiġijiet tal-utent tagħhom (jiġifieri Trenitalia);

(b) it-trasferiment tas-sjieda ta' dawk l-assi lil Trenitalia, li kienet il-parti responsabbli għall-ġestjoni tal-proċess kollu tal-manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji, kien ippermetta t-tnedija ta' azzjonijiet biex jiġi razzjonalizzat u mfassal mill-ġdid in-network tal-faċilitajiet ta' manutenzjoni, f'konformità mal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju tal-grupp;

(c) b'mod partikolari, l-ottimizzazzjoni tan-network ta' mħażen tal-manutenzjoni, ir-riorganizzazzjoni tagħhom u t-tnaqqis fin-numru ta' ċentri kienu jeħtieġu bidliet fit-tqassim tal-imħażen tal-manutenzjoni li kienu qed jintużaw, li whud minnhom kienu jinvolvu investimenti sostanzjali;

(d) it-tranżazzjoni għenet biex tinkiseb distribuzzjoni aktar bilanċjata tal-assi fost il-kumpaniji tal-grupp.

Skont FS, dawn it-trasferimenti wasslu għal remunerazzjoni ogħla tal-kapital investit u saħħew il-pożizzjoni industrijali tal-grupp. Barra minn hekk, it-trasferiment tal-assi ppermetta lil Trenitalia tidentifika aħjar l-oqsma ta' investiment li kienu meħtieġa biex jiġu ottimizzati s-servizzi tagħha u biex tidderieġi l-investimenti.

(114) FS issostni li l-allokazzjoni (mill-ġdid) tal-workshops tal-manutenzjoni kienet kompletament konformi man-natura u l-iskop ta' tranżazzjonijiet simili mwettqa mill-kompetituri ewlenin ta' FS fl-Unjoni. FS tressaq xi eżempji, jiġifieri r-riorganizzazzjoni korporattiva implimentata matul l-istess perjodu mill-gruppi ferrovjarji ewlenin tal-Unjoni, b'mod partikolari minn SNCF Group fi Franza, RENFE fi Spanja, Deutsche Bahn Group fil-Ġermanja, u SNCB fil-Belġju. Skont FS, dawn il-proċessi ta' riorganizzazzjoni spiss ġew implimentati permezz ta' tranżazzjonijiet korporattivi, jiġifieri spin-offs, tal-istess tip bħal dawk implimentati mill-Grupp FS. Barra minn hekk, it-tranżazzjonijiet ta' riorganizzazzjoni korporattiva mwettqa minn gruppi ferrovjarji oħra tal-Unjoni jikkonfermaw li l-faċilitajiet ta' manutenzjoni ġew allokati direttament lill-operatur tat-trasport ferrovjarju jew tqiegħdu taħt il-kontroll tiegħu, u tneħħew mill-assi tal-amministratur tal-infrastruttura.

(115) FS iżżid li t-trasferimenti ta' assi ta' proprjetà immobbli lil FS Logistica, li mhijiex impriża ferrovjarja, huma wkoll konformi mal-istrateġija ġenerali tan-negozju tal-grupp. L-assi ttrasferiti lil FS Logistica huma porzjonijiet ta' faċilitajiet tal-merkanzija, bini u art maħsuba għal attivitajiet loġistiċi (immaniġġar, ħażna tal-merkanzija u ħżin) li huma kompletament parti mill-attivitajiet speċifikament assenjati lil FS Logistica fi ħdan il-Grupp FS. FS issostni wkoll li t-trasferimenti rriżultaw ekonomikament effiċjenti, kif muri mit-titjib fir-remunerazzjoni tal-kapital investit f'FS Logistica u tal-indikaturi ekonomiċi ewlenin tal-impriża, kif ukoll miż-żieda kostanti fil-marġni operattiv ta' FS Logistica (fir-rigward tal-ġestjoni tal-proprjetà immobbli).

6.1.3. *Osservazzjonijiet dwar il-konformità mar-regoli tal-UE*

(116) Skont FS, la d-Direttiva 91/440/KEE, kif emendata, u lanqas id-Direttiva 2012/34/UE ma jirrikjedu li kumpaniji separati jwettqu attivitajiet ta' trasport ferrovjarju u ġestjoni tal-infrastruttura ferrovjarja.

(117) Skont FS, il-qafas legali tal-Unjoni jħalli lill-Istati Membri l-libertà li jistabbilixxu l-istruttura, l-organizzazzjoni u l-allokazzjoni intragrupp tal-assi; barra minn hekk, dan ma jpoġġi l-ebda restrizzjoni fuq il-libertà li jiġu allokati l-attivitajiet, ir-riżorsi u l-assi differenti fi ħdan id-diversi kumpaniji ta' grupp. FS iżżid li l-libertà mogħtija mir-regoli tal-Unjoni tapplika aktar u aktar peress li l-assi li huma s-suġġett ta' trasferimenti intragrupp ma jikkwalifikawx bħala "infrastruttura". Skont FS, l-Artikolu 3 tad-Direttiva 91/440/KEE ma jikklassifikax it-terminali tal-merkanzija jew l-imħażen tal-manutenzjoni bħala infrastruttura ferrovjarja. Għaldaqstant, il-Grupp FS seta' jwettaq il-proċess ta' riallokazzjoni tal-assi b'mod diskrezzjonali.

(118) Barra minn hekk, FS issostni li t-trasferiment tal-assi permezz ta' spin-off minn RFI għal Trenitalia u FS Logistica jikkonforma mal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq, kif speċifikat mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja, fost l-oħrajn fis-sentenzi tagħha tal-21 ta' Marzu 1991 fil-Kawża C-303/88, *Eni-Lanerossi* ([77]) u fil-Kawża C-305/89, *Alfa Romeo* ([78]).

(119) FS targumenta li l-manutenzjoni xierqa hija element neċessarju għall-konformità mal-kundizzjonijiet stabbiliti fil-Kuntratt ta' Servizz konkluż bejn Trenitalia u r-Reġjuni Taljani ([79]); dan jikkonferma li l-faċilitajiet ta' manutenzjoni huma element indiviżibbli tal-programm ta' investiment ta' Trenitalia.

(120) FS iżżid li, fil-livell tal-Grupp FS, l-investimenti ppjanati fil-manutenzjoni kienu mistennija jtejbu s-servizzi u jżidu l-fatturat u l-profittabbiltà. Biex tappoġġa din id-dikjarazzjoni, FS issostni li l-analiżi tal-profittabbiltà mħejjija minn FS turi rata ta' redditu fuq il-kapital investit meħtieġa mis-suq ta' madwar 8 % għal Trenitalia u ta' 5,5 % għal RFI, kif stabbilit fit-tabella li ġejja:

Tabella 10

Il-profittabbiltà mqabbla ta' Trenitalia u RFI fl-2008

Trenitalia	2008 (f'biljuni ta' EUR)	WACC	% NIC	WACC ponderat
NIC (kapital investit nett) distanzi medji-twal	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC Reġjonali	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Merkanzija	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Kapital investit	**6,876**			**7,6 %**
RFI	2008	WACC	% NIC	WACC Ponderat
NIC network konvenzjonali	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Veloċità għolja/kapaċità għolja	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Kapital investit	**31,330**			**5,5 %**

Sors: FS

(121) Skont FS, din il-profittabbiltà differenzjata tikkonferma li l-proċess tal-allokazzjoni ġie implimentat kemm għal raġunijiet strateġiċi kif ukoll għal raġunijiet kummerċjali u biex jinkiseb redditu ogħla fuq il-kapital investit fil-livell tal-grupp.

6.1.4. *Osservazzjonijiet dwar il-konformità mal-liġi tal-kumpaniji u r-regoli tal-kontabilità*

(122) FS targumenta li t-tranżazzjonijiet spin-off minn RFI lil Trenitalia u FS Logistica jikkostitwixxu tranżazzjonijiet bejn kumpaniji "taħt kontroll komuni", peress li t-tnejn huma kompletament sussidjarji ta' FS. It-tranżazzjonijiet inkwistjoni twettqu permezz tat-trasferiment fi ħdan il-grupp ta' assi bil-valur kontabilistiku tagħhom. Skont FS, din l-għażla hija kompletament leġittima mill-perspettiva tal-kumpanija omm FS kemm mill-perspettiva tad-dritt ċivili kif ukoll minn dik tal-kontabilità.

([77]) Is-Sentenza tal-21 ta' Marzu 1991, *Ir-Repubblika Taljana vs Il-Kummissjoni ("Eni-Lanerossi")*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([78]) Is-Sentenza tal-21 ta' Marzu 1991, *Ir-Repubblika Taljana vs Il-Kummissjoni ("Alfa Romeo")*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([79]) Il-Kuntratt ta' Servizz konkluż bejn Trenitalia u r-Reġjuni Taljani kien kuntratt ta' servizz pubbliku li stabbilixxa l-kwantitajiet, l-istandards tal-kwalità, l-imposti u l-kriterji operazzjonali relatati mas-servizzi li Trenitalia kellha tipprovdi fi ħdan tali Reġjuni kif ukoll il-kumpens li għandu jitħallas lil Trenitalia.

6.2. **Il-Komunità tal-Ferroviji Ewropej (CER)**

(123) Skont is-CER ([80]), skont l-Artikolu 4 tad-Direttiva 91/440/KEE, l-impriżi ferrovjarji jenħtieġ li jkunu indipendenti mill-Istat fil-ġestjoni u l-amministrazzjoni tagħhom; b'mod partikolari "l-assi, il-baġits u l-kontijiet huma separati minn dawk tal-Istat". Skont is-CER, l-Artikolu 5 ta' dik l-istess Direttiva jipprevedi li l-impriżi ferrovjarji jenħtieġ li jkunu liberi li jistabbilixxu l-organizzazzjoni interna tagħhom mingħajr preġudizzju għall-obbligu tas-separazzjoni tal-kontijiet. Dik id-dispożizzjoni ma tobbligax li jiġu stabbiliti żewġ kumpaniji separati, u d-Direttiva 91/440/KEE jenħtieġ li titqies bħala *lex specialis*, li tirbaħ fuq ir-regoli tal-liġi tal-kompetizzjoni.

(124) Skont is-CER, skont id-Direttivi rilevanti tal-Unjoni, l-impriżi ferrovjarji huma liberi li jallokaw assi bħal faċilitajiet ta' manutenzjoni, terminali tal-merkanzija u assi oħra tal-proprjetà immobbli li mhumiex inklużi fid-definizzjoni ta' infrastruttura ferrovjarja pprovduta mid-Direttivi tal-Unjoni (l-Artikolu 3 tad-Direttiva 91/440/KEE u l-Artikolu 3 tad-Direttiva 2012/34/UE), fl-organizzazzjoni tagħhom u fuq deċiżjoni tagħhom stess. Mil-lat industrijali, il-workshops tal-manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji normalment jiġu sfruttati minn impriża ferrovjarja fil-biċċa l-kbira tal-Istati Membri. Fl-aħħar nett, fir-rigward tat-trasferiment tal-assi fi ħdan l-istess grupp ta' impriżi pubbliċi, CER tqis li, fis-sentenza *France Telecom* tad-19 ta' Marzu 2013 ([81]), il-Qorti tal-Ġustizzja ċċarat li l-kunċett ta' għajnuna mill-Istat jimplika li jiġi vverifikat li la hemm tnaqqis fil-baġit tal-Istat u lanqas riskju finanzjarju addizzjonali għall-baġit tal-Istat. Fil-każ ta' trasferiment ta' assi fi ħdan grupp kompost minn diversi impriżi pubbliċi, dawk iż-żewġ kundizzjonijiet dejjem jiġu ssodisfati.

6.3. **FerCargo**

(125) Kif indikat fil-premessa (8), FerCargo tirrappreżenta diversi impriżi ferrovjarji Taljani li joffru servizzi tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija ([82]).

6.3.1. *Dwar it-trasferimenti tal-assi*

(126) FerCargo tirrimarka li l-miżuri li qed jiġu investigati mhumiex faċilment traċċabbli. Ir-rapporti annwali ta' RFI allegatament jagħtu rendikont insuffiċjenti tan-numru u n-natura tal-assi ttrasferiti lil Trenitalia u FS Logistica.

(127) FerCargo żżid li, għall-kuntrarju ta' dak li jsostnu l-awtoritajiet Taljani, l-assi ttrasferiti huma essenzjali għall-forniment tas-servizzi li jinsabu fil-pakkett ta' aċċess minimu u l-aċċess għall-binarji għall-faċilitajiet ta' servizz li l-impriżi ferrovjarji huma legalment intitolati li jitolbu mill-Istati Membri kif previst fl-Artikolu 5 l-Anness 2 tad-Direttiva 2001/14/KE ([83]). FerCargo żżid li l-Artikolu 20 tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003, li ttraspona din id-Direttiva fid-dritt nazzjonali, jipprevedi espliċitament li assoċjazzjonijiet internazzjonali ta' impriżi u impriżi ferrovjarji għandhom id-dritt li jaċċessaw u jużaw terminali tal-merkanzija, marshalling yards, faċilitajiet ta' formazzjoni tal-ferroviji, faċilitajiet ta' ħażna għal vetturi ferrovjarji u oġġetti, manutenzjoni u faċilitajiet tekniċi

([80]) Skont is-sit web tagħha www.cer.be, is-CER tiġbor flimkien kważi 70 impriża ferrovjarja, l-assoċjazzjonijiet nazzjonali tagħhom kif ukoll il-maniġers tal-infrastruttura u l-kumpaniji tal-kiri tal-vetturi. Il-membri tas-CER jirrappreżentaw 71 % tat-tul tan-network ferrovjarju Ewropew, 76 % tan-negozju Ewropew tal-merkanzija u 92 % tal-operazzjonijiet ferrovjarji tal-passiġġieri fl-Ewropa.

([81]) Is-sentenza tad-19 ta' Marzu 2013, *Bouygues SA u Bouygues Télécom SA vs Il-Kummissjoni Ewropea u Oħrajn u l-Kummissjoni Ewropea vs Ir-Repubblika Franċiża u Oħrajn ("France Telecom")*, il-Kawżi Magħquda C-399/10 P u C-401/10, ECLI:EU:C:2013:175.

([82]) Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, FuoriMuro, GTS General Transport Service, Hupac, Interporto Servizi Cargo, lnRail, Linea S.r.l., OceanoGate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, Sbb Cargo Italia.

([83]) Skont l-Anness 2 tad-Direttiva 2001/14/KE, il-pakkett ta' aċċess minimu għandu jinkludi:
a) it-trattament ta' talbiet għall-kapaċità tal-infrastruttura;
b) id-dritt li tintuża l-kapaċità mogħtija;
c) l-użu ta' punti u ta' ġunzjonijiet tal-linji tar-rotot;
d) il-kontroll tal-ferrovija inklużi s-sinjalar, ir-regolamentazzjoni, id-dispaċċ u l-komunikazzjoni u l-għoti ta' informazzjoni dwar il-moviment tal-ferrovija ;
e) l-informazzjoni l-oħra kollha meħtieġa biex jiġi implimentat jew operat is-servizz li għalih tkun ingħatat il-kapaċità.

oħra taħt kundizzjonijiet mhux diskriminatorji. L-Artikolu 13 tad-Digriet Leġiżlattiv 188/2003 jipprevedi li l-amministratur tal-infrastruttura jippubblika rapport annwali bit-titolu "Prospetto Informativo della Rete" ("PIR") li permezz tiegħu jelenka l-faċilitajiet essenzjali li l-impriżi ferrovjarji jenħtieġ li jiksbu aċċess għalihom kif previst mid-dritt tal-Unjoni u dak nazzjonali.

(128) Skont FerCargo, il-PIRs għas-snin 2008, 2009 u 2010 juru tnaqqis qawwi ta' dawk il-faċilitajiet essenzjali minn 108 għal 71 bejn l-2008 u l-2009, li jirriżulta mid-Direttiva tal-2009. Madankollu, dokumenti tekniċi ppubblikati minn Trenitalia jindikaw li wħud mill-assi li ġew ittrasferiti u konsegwentement ma kinux disponibbli għal impriżi ferrovjarji oħra kienu għadhom meqjusa bħala teknikament użati għas-sħab kummerċjali ta' Trenitalia ([84]).

(129) FerCargo tqis li r-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat huma applikabbli għall-miżuri li qed jiġu investigati. L-ewwel nett, il-miżura ġiet implimentata wara l-ftuħ tas-suq tal-merkanzija. It-tieni, FerCargo ssostni li l-kriterji kollha użati għad-definizzjoni tal-preżenza ta' għajnuna mill-Istat huma ssodisfati:

(a) *ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà:* l-assi ttrasferiti dejjem intużaw minn RFI stess biex jipprovdu aċċess għal faċilitajiet essenzjali. FerCargo tinnota li l-miżuri huma imputabbli għall-Istat Taljan, li jippossjedi u jikkontrolla 100 % tal-kapital ta' FS, jaħtar il-membri kollha tal-Bord tal-FS u ssorvelja l-proċess tat-trasferiment tal-assi kif ukoll l-attivitajiet ta' RFI bħala amministratur tal-infrastruttura. Skont FerCargo, RFI tikkwalifika bħala impriża pubblika skont it-tifsira tad-Direttiva tal-Kunsill 2006/111/KE ([85]);

(b) *vantaġġ ekonomiku:* il-miżuri investigati jagħtu vantaġġ ekonomiku lis-sussidjarji ta' FS (Trenitalia u FS Logistica) peress li jinvolvu trasferiment mingħajr ħlas tal-assi lil dawk l-entitajiet. FerCargo tiddubita li l-miżuri taħt investigazzjoni jikkostitwixxu sempliċi riorganizzazzjoni intragrupp (għalhekk ekonomikament newtrali): skont l-Artikolu 1(2) tad-Direttiva tal-2009, dik ir-riorganizzazzjoni kienet isseħħ fil-kuntest tar-rikapitalizzazzjoni ta' FS, filwaqt li l-Artikolu 2 jiġġustifika espliċitament it-trasferiment tal-faċilitajiet ta' manutenzjoni mill-ħtieġa li Trenitalia tiġi rikapitalizzata. Fl-aħħar nett, FerCargo tqis li l-ġurisprudenza *Banque Postale* ([86]) hija irrilevanti peress li din il-kawża kienet tikkonċerna l-istabbiliment ta' kumpanija ġdida fuq il-bażi ta' assi diġà allokati fi ħdan La Poste għall-provvista ta' servizzi finanzjarji. Għall-kuntrarju, it-trasferimenti tal-assi, użati minn RFI li taġixxi bħala amministratur tal-infrastruttura, lil Trenitalia u lil kumpaniji FS oħra huma ekwivalenti għal "rigal" bl-għan li jiġu rikapitalizzati dawk il-kumpaniji;

(c) *selettività:* is-sussidjarji ta' FS biss huma benefiċjarji tat-trasferimenti tal-assi;

(d) *distorsjoni tal-kompetizzjoni:* skont FerCargo, il-miżuri taħt investigazzjoni fixklu l-kompetizzjoni b'diversi modi. L-ewwel nett, l-impriżi ferrovjarji kompetituri ġew imċaħħda mill-aċċess għal faċilitajiet ewlenin (bħal faċilitajiet tal-fruntiera f'Ventimiglia u Trieste) mingħajr konsultazzjoni minn qabel mill-Italja dwar il-lista ta' faċilitajiet li għandhom jiġu ttrasferiti lil Trenitalia; it-tieni, ir-rikapitalizzazzjoni ppermettiet lil Trenitalia tikseb aċċess aħjar għall-finanzjament bankarju, b'mod partikolari għal proġetti li jaqgħu barra mill-qasam tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija (eż. il-finanzjament ta' operazzjonijiet b'veloċità għolja u l-akkwist ta' trainsets ETR 1000 ([87])); it-tielet, fid-dawl tal-organizzazzjoni l-ġdida tal-faċilitajiet essenzjali li tirriżulta mit-trasferiment tal-assi, RFI mmodifikat sostanzjalment l-organizzazzjoni tal-kontroll ferrovjarju bi spejjeż għall-impriżi ferrovjarji kompetituri ta' Trenitalia. FerCargo żżid li l-faċilitajiet ma kellhomx jiġu ttrasferiti lis-sussidjarji ta' Grupp FS iżda kellhom jiġu offruti. Skont FerCargo, it-trasferimenti tal-faċilitajiet lill-entitajiet tal-Grupp FS li jikkompetu ma' impriżi ferrovjarji oħra wasslu għal imġiba antikompetittiva kif ukoll għal ġestjoni mhux effiċjenti ta' dawk il-faċilitajiet.

([84]) Tabella tad-distanza uniformi għat-traffiku internazzjonali tal-merkanzija: lista ta' stazzjonijiet ferrovjarji – lista tal-postijiet ferrovjarji ta' aċċettazzjoni/kunsinna (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: Lista delle Stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna) imħejjija minn Trenitalia, 1 ta' Lulju 2010, p. 27, 28 u 29.

([85]) Id-Direttiva tal-Kummissjoni2006/111/KE tas-16 ta' Novembru 2006 dwar it-trasparenza tar-relazzjonijiet finanzjarji bejn l-Istati Membri u l-impriżi pubbliċi kif ukoll dwar it-trasparenza finanzjarja fi ħdan ċerti impriżi (ĠU L 318, 17.11.2006, p. 17).

([86]) Ara l-premessa (81).

([87]) ETR 1000 hija ferrovija ta' veloċità għolja operata minn Trenitalia fis-segment tat-trasport tal-passiġġieri.

7. OSSERVAZZJONIJIET MILL-ITALJA DWAR IL-KUMMENTI TA' PARTIJIET TERZI

7.1. Osservazzjonijiet dwar is-sottomissjoni ta' FerCargo

(130) L-Italja ssostni li l-kummenti ta' FerCargo jirreferu l-aktar għall-ġestjoni tal-faċilitajiet tal-merkanzija u għalhekk jaqgħu barra mill-kontroll tal-għajnuna mill-Istat. L-Italja ssostni li FerCargo ma tressaq l-ebda element deċiżiv biex tagħti prova tal-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat u interpretat ħażin is-setgħa diskrezzjonali mogħtija mid-dritt tal-Unjoni lil kumpaniji pubbliċi fir-rigward tal-organizzazzjoni interna tagħhom.

(131) L-Italja żżid li l-kriterju tal-imputabbiltà mhuwiex issodisfat: FS hija struttura korporattiva, kompletament separata mill-Istat, minn perspettiva legali, organizzattiva u funzjonali. Għalhekk, l-assi u l-kontijiet tagħha huma wkoll separati mill-baġit tal-Istat; il-miżuri taħt investigazzjoni ġew adottati minn FS, u mhux mill-Istat; dawn il-miżuri ma wasslu għall-ebda trasferiment ta' riżorsi tal-Istat lil FS.

(132) L-Italja tiddikjara li t-trasferimenti tal-assi ma taw l-ebda vantaġġ ekonomiku lil FS: skont il-ġurisprudenza *Chronopost* ([88]), l-operazzjonijiet ta' trasferiment implimentati permezz ta' diviżjoni parzjali intragrupp huma irrilevanti mill-perspettiva tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat. B'dawn l-operazzjonijiet, l-impriża, meħuda fit-totalità tagħha, għamlet ripożizzjonament tal-assi minn entità għal oħra fi ħdan il-grupp, iżda n-numru u l-valur totali tal-assi fi ħdan il-grupp jibqgħu l-istess, mingħajr ma jingħata l-ebda vantaġġ ekonomiku lill-Grupp FS. L-Italja ssostni li l-miżuri investigati kienu jikkostitwixxu miżura kummerċjali tipika li għandha l-għan li tottimizza l-organizzazzjoni tal-kumpanija sabiex ittejjeb l-effiċjenza u l-prestazzjoni tagħha u, fl-aħħar mill-aħħar, tippromwovi l-ħolqien tal-valur.

(133) Fir-rigward tan-natura tal-assi ttrasferiti, l-Italja tispjega li r-riallokazzjoni tal-assi fi ħdan l-FS tikkonċerna ċerti assi li diġà kellhom ikunu fil-portafoll ta' Trenitalia mill-inkorporazzjoni tagħha (il-faċilitajiet ta' manutenzjoni), jiġifieri assi li ma kinux għadhom rilevanti għall-ġestjoni tal-infrastruttura. Fir-rigward tal-impatt allegat li t-trasferimenti kien ikollhom fuq l-operat tal-impriżi ferrovjarji rrappreżentati minn FerCargo, l-Italja tinnota li:

(a) l-ebda ċentru u terminal tal-merkanzija ma ġie ttrasferit lil Trenitalia;

(b) it-tnaqqis tal-faċilitajiet miftuħa għal impriżi ferrovjarji oħra ma seħħx bil-mod deskritt minn FerCargo. Kif jirriżulta mill-edizzjoni PIR ta' Diċembru 2009 u l-edizzjonijiet sussegwenti disponibbli, il-lista ta' referenza tal-faċilitajiet essenzjali mqiegħda għad-dispożizzjoni ta' impriżi ferrovjarji oħra hija ħafna usa' minn dik deskritta minn FerCargo;

(c) l-installazzjonijiet kollha msemmija minn FerCargo kienu inklużi fil-PIRs tal-2009, l-2010 u s-snin sussegwenti, li jfisser li (għall-kuntrarju ta' dak li ssostni FerCargo), dawn tqiegħdu għad-dispożizzjoni ta' Trenitalia, bħal fil-każ tal-impriżi ferrovjarji l-oħra kollha;

(d) fl-aħħar nett, hemm evidenza li ċerti impriżi ferrovjarji, li huma wkoll membri ta' FerCargo, kienu qed joperaw fl-2010-2013 f'diversi faċilitajiet meqjusa inaċċessibbli minn FerCargo wara t-trasferimenti tal-assi.

8. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI

8.1. L-eżistenza tal-għajnuna

(134) Skont l-Artikolu 107(1) TFUE "[...], kull għajnuna, ta' kwalunkwe forma, mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat, li twassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti produtturi għandha, safejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, tkun inkompatibbli mas-suq intern".

(135) Minn dan isegwi li, sabiex miżura tiġi kkwalifikata bħala għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE, iridu jiġu ssodisfati l-kriterji kumulattivi li ġejjin: (i) trid tingħata mill-Istat u permezz ta' riżorsi tal-Istat; (ii) trid tagħti vantaġġ lil impriża; (iii) trid tkun selettiva, jiġifieri tiffavorixxi ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti; u (iv) trid tfixkel jew thedded li tfixkel il-kompetizzjoni u trid taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

([88]) Ara l-premessa (81).

(136) Skont il-ġurisprudenza stabbilita, l-intervent tal-awtoritajiet pubbliċi fil-kapital ta' impriża, tkun xi tkun il-forma li jista' jieħu, jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE meta jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet ta' dak l-Artikolu ([89]).

(137) Vantaġġ skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE huwa kwalunkwe benefiċċju ekonomiku li impriża ma kinitx tikseb taħt kundizzjonijiet normali tas-suq, jiġifieri fin-nuqqas ta' intervent mill-Istat ([90]).

(138) Madankollu, ma jingħata l-ebda vantaġġ meta Stat Membru jaġixxi f'konformità mal-prinċipju tal-operatur f'ekonomija tas-suq ("il-prinċipju tal-MEO") ([91]).

(139) L-Italja ssostni li l-miżuri li qed jiġu investigati jirrispettaw il-prinċipju tal-MEO, u għaldaqstant ma tat l-ebda vantaġġ, u għalhekk il-miżuri ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat. Għalhekk, fit-Taqsimiet 8.1.1.1 u 8.1.1.2, il-Kummissjoni se tanalizza jekk l-Italja aġixxietx f'konformità mal-prinċipju tal-MEO.

8.1.1.1. Applikabbiltà tat-test tal-MEO

(140) Il-Kummissjoni se teżamina l-applikabbiltà tal-prinċipju tal-MEO, biex tiddetermina jekk l-Istat aġixxiex bħala awtorità pubblika aktar milli bħala operatur ekonomiku meta ddeċieda dwar il-miżuri taħt investigazzjoni. L-ewwel nett, il-Kummissjoni se teżamina jekk it-test tal-MEO huwiex applikabbli għall-miżuri tat-trasferiment tal-assi meħuda minn FS.

(141) Il-Kummissjoni tinnota li l-eżistenza ta' raġunijiet ta' politika pubblika mhijiex fiha nnifisha biżżejjed biex tipprekludi l-applikabbiltà tal-prinċipju tal-MEO. Barra minn hekk, f'dan il-każ, FS iddeċidiet li tittrasferixxi l-assi minn RFI għal Trenitalia u għal FS Logistica ([92]) abbażi tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 imsemmi fil-premessi (18) u (19). Dak il-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju kien imfassal biex jirrazzjonalizza l-ġestjoni tal-Grupp FS u biex jiġġenera valur li għandu jinkiseb, fost l-oħrajn, permezz ta' ġestjoni aħjar tal-proprjetajiet immobbli (ara l-premessa (108)).

8.1.1.1.1. L-Italja ma aġixxietx bħala awtorità pubblika

(142) Il-Kummissjoni tfakkar li l-Qorti qieset li l-applikabbiltà tat-test tal-MEO fl-aħħar mill-aħħar tiddependi fuq li Stat ikun ta, fil-kapaċità tiegħu bħala operatur ekonomiku u mhux fil-kapaċità tiegħu bħala awtorità pubblika, vantaġġ ekonomiku lil impriża ([93]). Interventi mill-Istat, li huma maħsuba biex jonoraw l-obbligi tiegħu bħala awtorità pubblika ma jistgħux jitqabblu ma' dawk ta' investitur privat f'ekonomija tas-suq ([94]).

(143) Sabiex jiġi ddeterminat jekk il-miżuri investigati jirrappreżentawx l-eżerċizzju tal-awtorità tal-Istat, il-Kummissjoni trid teżamina: (i) in-natura u s-suġġett tagħhom, (ii) il-kuntest li fih ittieħdu, (iii) l-objettiv imfittex, u (iv) ir-regoli li huma soġġetti għalihom.

8.1.1.1.2. In-natura u s-suġġett tal-miżuri

(144) F'dan il-każ, il-miżuri li qed jiġu investigati jikkonsistu fi trasferimenti ta' assi li għandhom l-għan li jirrazzjonalizzaw l-użu tal-assi miżmuma minn Grupp FS sabiex tiżdied il-profittabbiltà tal-Grupp FS ([95]).

([89]) Is-sentenza tal-14 ta' Settembru 1994, *Spanja vs Il-Kummissjoni*, C-278/92 sa C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, il-paragrafu 20 u l-ġurisprudenza kkwotata; u s-Sentenza tat-8 ta' Mejju 2003, *L-Italja u SIM 2 Multimedia vs Il-Kummissjoni*, C-399/00 u C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, il-paragrafu 36 u l-ġurisprudenza kkwotata.

([90]) Is-sentenza tal-11 ta' Lulju 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) u oħrajn vs La Poste u oħrajn*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, il-paragrafu 60; is-sentenza tad-29 ta' April 1999, *Spanja vs Il-Kummissjoni*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, il-paragrafu 41; u s-sentenza tad-19 ta' Diċembru 2019, *Arriva Italia e.a.*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, il-paragrafu 46 u l-ġurisprudenza kkwotata.

([91]) It-termini "investitur f'ekonomija tas-suq" u "operatur f'ekonomija tas-suq" jistgħu jintużaw b'mod interkambjabbli; dawn huma deskritti fl-Avviż tal-Kummissjoni dwar il-kunċett ta' għajnuna mill-Istat kif imsemmi fl-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU C 262, 19.7.2016, p. 1), il-punti 73 sa 82.

([92]) Ara taqsima 3.

([93]) Fir-rigward tal-investimenti, ara s-sentenza tal-5 ta' Ġunju 2012, *Il-Kummissjoni vs EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, il-paragrafi 79-82 u 87.

([94]) Is-sentenza tal-15 ta' Diċembru 2009, *EDF vs Il-Kummissjoni*, IT-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, il-paragrafu 228.

([95]) Ara l-premessi (112) sa (115).

8.1.1.1.3. L-għan imfittex u l-kuntest tal-miżuri

(145) Fir-rigward tal-objettiv segwit, għandu jiġi enfasizzat li la l-kontenut tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 u lanqas il-kuntest li fih ġew deċiżi t-trasferimenti ma jindikaw xi objettivi ta' politika pubblika li jirfdu d-deċiżjoni tal-FS li timplimenta l-miżuri taħt investigazzjoni.

(146) B'mod partikolari, il-miżuri li qed jiġu investigati u l-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju korrispondenti 2007-2011 ma jindikawx objettivi ta' politika pubblika: ma hemm l-ebda referenza jew rabta mad-drittijiet speċjali li l-RFI għandha bħala l-amministratur nazzjonali tal-infrastruttura ferrovjarja jew li Trenitalia għandha taħt kuntratti ta' servizz pubbliku mogħtija lilha. Il-miżuri li qed jiġu investigati lanqas ma huma relatati mal-objettiv ta' interess pubbliku li jiġu żgurati l-konnettività u l-"kontinwità territorjali" fl-Italja.

(147) Min-naħa l-oħra, il-miżuri investigati ġew deċiżi u implimentati taħt id-direzzjoni tal-parteċipazzjoni tal-Grupp FS, FS, li taġixxi bħala l-unika azzjonist, u esklussivament xprunata minn kunsiderazzjonijiet finanzjarji.

(148) FS nediet u mexxiet il-proċess ta' riorganizzazzjoni sa mill-2007. Dan il-proċess seħħ bl-adozzjoni tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 (ara l-premessa (18)), deċiż minn FS. L-adozzjoni ta' dan il-Pjan ta' direzzjoni tan-negozju skattat l-adozzjoni u l-implimentazzjoni sussegwenti tal-miżuri taħt investigazzjoni deskritti fit-taqsima 3.1 ta' din id-deċiżjoni. Kif indikat fil-premessa (18), il-Pjan ta' direzzjoni tan-negozju 2007-2011 ġie adottat fil-kuntest ta' telf finanzjarju sostanzjali tal-Grupp FS (aktar minn EUR 2 biljun), u kien strumentali biex jiġi organizzat ir-ristrutturar intern immirat lejn ir-restawr tal-vijabbiltà finanzjarja. Minbarra l-miżuri ta' tnaqqis tal-ispejjeż, FS iddeċidiet li tirrazzjonalizza l-allokazzjoni tal-proprjetà immobbli u l-faċilitajiet imxerrda fid-diversi entitajiet tal-Grupp FS. Dan il-proċess kien jinvolvi l-ħolqien ta' sussidjarji ddedikati li lilhom ġew ittrasferiti l-assi użati għat-twettiq ta' attivitajiet speċifiċi.

(149) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li d-diversi passi fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjonijiet li wasslu għall-adozzjoni tad-deċiżjonijiet individwali dwar it-trasferiment tal-assi ppreżentati fil-premessa (40) jirriflettu l-istess objettiv ta' razzjonalizzazzjoni tal-allokazzjoni tal-assi bl-għan li jiżdiedu l-profittabbiltà u l-effiċjenza tal-Grupp FS:

(a) FS nediet il-proġett tal-allokazzjoni tal-assi bħala parti mill-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 (18), permezz tal-ittra tad-19 ta' Settembru 2007, li tirreferi għall-proċess ta' ristrutturar korporattiv u ta' riorganizzazzjoni ([96]);

(b) fit-23 ta' April 2008, il-Bord tal-FS approva t-tnedija tal-eżerċizzju ta' riallokazzjoni tal-assi. Il-Bord tal-FS eżerċita s-sorveljanza tiegħu fuq l-għażliet strateġiċi li għandhom isiru permezz tal-Kumitat tal-Investiment tiegħu ([97]). Skont il-minuti tal-laqgħa tal-Bord tal-FS li saret dakinhar: *"L-għan prijoritarju tal-operazzjoni ta' allokazzjoni tal-assi huwa li tippermetti, inkluż permezz tal-użu ta' strutturi korporattivi ddedikati bħal FS Logistica u FS Sistemi Urbani, il-valorizzazzjoni jew l-isfruttament aħjar ta' assi li mhumiex marbuta mill-qrib mal-attivitajiet speċifiċi għall-maniġer tal-infrastruttura (RFI) jew għall-impriża ferrovjarja (Trenitalia)"*. Il-minuti ta' dik il-laqgħa tal-bord jindikaw li dan l-objettiv se jintlaħaq permezz ta' *"analiżi u valutazzjoni strateġiċi mill-kumpanija azzjonarja tal-assi "disponibbli" identifikati mill-kumpaniji proprjetarji. Fi ħdan il-kumpanija azzjonarja, il-Kumitat tal-Investiment se jiżgura l-validità strateġika tal-attività tal-allokazzjoni tal-assi kollha kemm hi u jiddeċiedi dwar l-aktar allokazzjoni xierqa tal-assi"*;

(c) FS implimentat id-deċiżjoni ta' ġestjoni strateġika meħuda fit-23 ta' April 2008 billi waqqfet task force multidixxiplinari, inkarigata biex tipproponi l-allokazzjoni adegwata tal-assi, b'enfasi fuq il-profittabbiltà finanzjarja tar-riallokazzjoni tal-assi. Il-prinċipji gwida segwiti mit-task force ([98]) biex tipproponi l-allokazzjoni tal-assi huma dawn li ġejjin: (i) l-identifikazzjoni minn kull entità operazzjonali tal-Grupp FS tal-assi li jistgħu jiġu ttrasferiti lil entità oħra; (ii) il-valutazzjoni strateġika mill-FS, li tiddeċiedi dwar l-aktar allokazzjoni xierqa tal-assi; (iii) it-tħejjija u l-implimentazzjoni fil-livell tal-entitajiet operazzjonali tal-miżuri speċifiċi għat-trasferiment tal-assi.

([96]) Ara l-premessa (45). L-ittra tindika li "bħala parti mir-riorganizzazzjoni usa' u mill-proċess ta' riorganizzazzjoni tal-grupp, l-objettivi stabbiliti fil-Pjan Industrijali 2007-2011 huma bbażati, fost l-oħrajn, fuq il-massimizzazzjoni tal-effettività fl-użu tal-assi kollha li huma proprjetà tal-Grupp. B'mod partikolari, fir-rigward tal-assi ta' proprjetà immobbli, din [ir-riallokazzjoni] timplika l-identifikazzjoni rapida, minn kull kumpanija tal-Grupp [FS], tal-assi kollha mhux kummerċjali, ta' natura mhux industrijali jew industrijali, li ma jibqgħux jaqdu l-kompitu assenjat lill-kumpanija individwali".

([97]) Ara l-premessa (45).

([98]) Ara l-minuti tal-laqgħa tal-Bord ta' RFI tal-24.11.2008.

(150) Għalhekk, id-deċiżjonijiet attwali li japprovaw il-miżuri taħt investigazzjoni ttieħdu minn FS flimkien mas-sussidjarji tagħha ([99]). B'mod aktar speċifiku, dawk id-deċiżjonijiet ittieħdu f'Settembru 2009 fir-rigward ta' Trenitalia (ara l-premessi (41) u (42)), u f'Ottubru 2007, Novembru 2008 u Diċembru 2010 fir-rigward ta' FS Logistica (ara l-premessi (43) u (44)). Din il-konklużjoni mhijiex ikkontestata bl-adozzjoni tad-Direttiva tal-2009. Il-Kummissjoni tosserva li wħud minn dawn id-deċiżjonijiet ittieħdu qabel l-adozzjoni tad-Direttiva tal-2009. Barra minn hekk, id-Direttiva tal-2009 ma ppreskriviet l-ebda miżura speċifika, ma elenkatx xi assi preċiżi li għandhom jiġu ttrasferiti, u lanqas ma pprovdiet dettalji finanzjarji speċifiċi dwar dawk il-miżuri. L-Artikoli 1 u 2 tad-Direttiva tal-2009 jirreferu biss għall-objettiv ġenerali ta' razzjonalizzazzjoni tal-istruttura tal-Grupp FS li jħalli lil FS u lis-sussidjarji tagħha jiddeċiedu dwar il-miżuri preċiżi li għandhom jittieħdu u jimplimentawhom ([100]).

(151) Il-Kummissjoni tosserva wkoll li l-Italja ppreżentat tliet studji ([101]) li huma bbażati fuq *data* u informazzjoni li kienu disponibbli, u żviluppi li kienu prevedibbli, fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi. Dawn l-istudji għandhom l-għan li jibnu mill-ġdid il-profittabbiltà li FS, li taġixxi bħala azzjonist, tista' tistenna mit-trasferimenti tal-assi. Kif se jiġi spjegat u muri fit-taqsima 8.1.1.2, dawn l-istudji juru li kwalunkwe investitur privat fl-istess pożizzjoni bħal FS kien iwettaq dawk it-trasferimenti, minħabba li t-trasferiment tal-assi lil Trenitalia u FS Logistica kien jiġġenera żieda fil-valur tal-ekwità ta' dawn il-kumpaniji ogħla mill-ekwità mitlufa billi jneħħi l-assi minn RFI.

8.1.1.1.4. Konklużjoni dwar l-applikabbiltà tat-test tal-MEO

(152) Abbażi ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li FS aġixxiet fil-kapaċità tagħha bħala investitur/azzjonist u li t-test tal-MEO huwa applikabbli f'dan il-każ.

8.1.1.2. L-applikazzjoni tat-test tal-MEO

8.1.1.2.1. Approċċ metodoloġiku

(153) Il-Kummissjoni trid tivvaluta jekk il-miżuri taħt investigazzjoni kinux konformi mal-kundizzjonijiet normali tas-suq, jiġifieri jekk operatur tas-suq privat immexxi mill-profitt imqiegħed fl-istess sitwazzjoni bħal FS kienx jimplimenta tali miżuri.

(154) Biex tivvaluta jekk it-trasferimenti tal-assi kinux konformi mas-suq, il-Kummissjoni tieħu l-perspettiva li kumpanija azzjonarja jkollha tiddeċiedi jekk tinjettax ekwità f'sussidjarja. Ir-raġuni hija li, billi jitneħħew l-assi minn RFI u jiġu assenjati lill-kumpaniji benefiċjarji (Trenitalia u FS Logistica), it-trasferimenti tal-assi għandhom l-effett li jżidu l-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji u jnaqqsu dik tas-sid oriġinali tal-assi. B'mod aktar speċifiku, it-test tal-MEO jikkonsisti fil-kalkolu tal-qligħ nett tal-kumpanija azzjonarja FS bħala azzjonist, jiġifieri t-tqabbil taż-żieda fil-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji (Trenitalia u FS Logistica) mat-telf fil-valur tal-ekwità ta' RFI bħala riżultat tat-trasferimenti tal-assi u l-valutazzjoni ta' jekk b'mod ġenerali, għal FS bħala azzjonist uniku ta' dawn il-kumpaniji kollha, l-eżitu tat-trasferimenti f'termini tal-valur aggregat tal-ekwità ta' dawn il-kumpaniji huwiex pożittiv.

([99]) Ara l-premessi (40) sa (45).

([100]) L-Artikolu 1 tad-Direttiva tal-2009 jipprevedi li "[...] Sabiex jitnaqqas il-piż tal-manutenzjoni, li bħalissa huwa kompletament sostnut mill-Istat, RFI hija b'dan awtorizzata li tipproċedi liberament għat-trasferiment/l-allokazzjoni ta' mħażen tal-merkanzija mhux inklużi fil-lista tal-Anness 1 lil kumpaniji oħra fil-Grupp FS - inkluża Trenitalia - fil-kuntest ta' kwalunkwe riorganizzazzjoni jew tranżazzjonijiet ta' kapitalizzazzjoni/tkabbir tal-assi. [...] "[...]".
L-Artikolu 2 tad-Direttiva tal-2009 jipprevedi li "Sabiex jitnaqqas il-piż tal-manutenzjoni u tas-salvagwardja, li bħalissa jiġġarrab kompletament mill-Istat, u sabiex jitwettaq it-tkabbir/il-kapitalizzazzjoni tal-assi ta' Trenitalia, RFI għandha tippreżenta Pjan lill-Ministeru tal-Infrastruttura u t-Trasport fi żmien 60 jum mill-ħruġ ta' din id-Direttiva, li jispeċifika għal kull faċilità ta' manutenzjoni tal-vetturi ferrovjarji li tkun proprjetà tal-Maniġer l-ispeċjalizzazzjoni funzjonali tagħha jekk ikun hemm [...].

([101]) Ara t-taqsima 5.2.3.2.

(155) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni qajmet tħassib dwar il-vantaġġ ekonomiku potenzjali li jirriżulta mit-trasferimenti lill-kumpaniji benefiċjarji, peress li dawn jirċievu l-assi mingħajr kunsiderazzjoni (il-premessa (59)). Filwaqt li t-trasferimenti ma wasslu għall-ebda pagament fi flus mir-riċevituri, il-Kummissjoni tinnota li t-trasferimenti tal-assi huma simili għal injezzjoni ta' ekwità *in natura* favur il-kumpaniji benefiċjarji. Bħala tali, il-benefiċċji tat-trasferimenti tal-assi jistgħu jseħħu fil-forma ta' profitti ogħla li jakkumulaw għall-azzjonist tal-kumpaniji benefiċjarji, jiġifieri FS.

(156) Filwaqt li l-Kummissjoni tqis it-trasferimenti tal-assi simili għal injezzjoni ta' ekwità *in natura*, hija tosserva wkoll li dawk l-assi kienu diġà ntużaw minn sussidjarji tal-Grupp FS. Bħala tali, dawn diġà kkontribwew għall-attivitajiet kummerċjali ta' Grupp FS u, fl-aħħar mill-aħħar, għall-ħolqien tal-valur fi ħdan il-Grupp FS. It-trasferiment ta' dawk l-assi minn sussidjarja tal-Grupp FS għal oħra kienet deċiżjoni mmirata biex iżżid il-valur tal-grupp FS billi ttejjeb l-effiċjenza tal-operazzjonijiet tiegħu, meta mqabbla max-xenarju ta' "żamma tal-istatus quo" mingħajr ebda bidla fis-sjieda tal-assi (fi ħdan il-grupp). Għalhekk, il-Kummissjoni tqis xenarju bħal dan bħala kontrofattwali rilevanti biex tivvaluta l-konformità tal-MEO tal-miżuri investigati (ara t-taqsima 8.1.1.2.2). B'mod ġenerali, dak li huwa importanti għat-test tal-MEO huwa jekk, fil-mument meta ġie deċiż it-trasferimenti tal-assi, FS kellhiex raġunijiet biex temmen li kienet deċiżjoni profittabbli fil-livell tal-Grupp FS, meta mqabbel max-xenarju tal-*istatus quo* (ara wkoll il-premessa (154)).

(157) Fis-subtaqsimiet li ġejjin (8.1.1.2.2- 8.1.1.2.4), il-Kummissjoni se tapplika t-test tal-MEO biex tivvaluta l-miżuri taħt investigazzjoni, abbażi tal-evidenza rilevanti ppreżentata fl-istudji deskritti fit-taqsima 5.2.3.2. Il-Kummissjoni se tivvaluta jekk il-miżuri li qed jiġu investigati jikkonformawx mal-prinċipju tal-MEO.

8.1.1.2.2. It-test tal-MEO

(158) F'din it-taqsima, il-Kummissjoni se twettaq it-test tal-MEO abbażi tad-*data* tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 ([102]). Għall-finijiet tat-test tal-MEO, il-qligħ nett tal-kumpanija azzjonarja (FS) bħala azzjonist se jiġi kkalkolat, minħabba li t-trasferimenti tal-assi jiddeterminaw bidla fil-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji u tas-sid oriġinali tal-assi ttrasferiti (ara l-premessa (154)). Il-Kummissjoni se tiddependi fuq l-ekwità minflok il-valur tal-intrapriża minħabba li investitur privat li jinjetta ekwità f'sussidjarja mhuwiex interessat fiż-żieda tal-valur tal-intrapriża *per se*, iżda fiż-żieda tal-valur tal-investiment ta' ekwità tiegħu stess fil-kapital tal-kumpanija (ara l-premessa (160)).

(159) Sabiex timplimenta t-test tal-MEO mill-perspettiva tal-kumpanija azzjonarja (FS) bħala azzjonist (il-premessa (154)), il-Kummissjoni se tqabbel iż-żieda fil-valur tal-ekwità tas-sussidjarji li jirċievu l-assi (Trenitalia u FS Logistica) mat-telf fil-valur tal-ekwità tas-sussidjarja li minnha tneħħew dawk l-assi (RFI) ([103]). It-trasferimenti tal-assi jikkonformaw mat-test tal-MEO jekk iż-żieda fil-valur tal-ekwità tas-sussidjarji li jirċievu l-assi tkun ogħla minn, jew mill-inqas ugwali għat-telf tal-valur tal-ekwità tas-sussidjarja li oriġinarjament kienet is-sid ta' dawk l-assi. Għalhekk, f'dan il-każ, il-miżuri investigati jitqiesu li jikkonformaw mat-test tal-MEO jekk jiġu ssodisfati ż-żewġ kundizzjonijiet li ġejjin:

(a) il-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji, jiġifieri FS Logistica u Trenitalia, huwa pożittiv;

(b) il-valur taż-żieda fl-ekwità fil-livell tal-kumpaniji benefiċjarji jkun ogħla jew tal-anqas jikkumpensa l-valur tal-ekwità mitlufa fil-livell ta' RFI, is-sid oriġinali tal-assi.

(160) Meħuda flimkien, il-kundizzjonijiet imsemmija fil-punti (a) u (b) tal-premessa (159) jimplikaw li, sabiex it-trasferimenti tal-assi jikkonformaw mat-test tal-MEO, huwa biżżejjed li ma jwasslux għal telf fil-valur tal-ekwità fil-livell tal-Grupp FS. Tali telf ta' valur tal-ekwità jseħħ f'wieħed miż-żewġ xenarji.

([102]) L-istudju tal-E.CA ma jipprovdix il-valutazzjoni tiegħu stess tat-trasferimenti. Huwa jivvaluta r-robustezza tal-istudju ta' PwC ta' April 2019 billi jeżamina s-sensittivitajiet għal suppożizzjonijiet alternattivi bbażati fuq il-projezzjonijiet finanzjarji fl-istudju ta' PwC ta' April 2019.

([103]) Ta' min jinnota li t-test tal-MEO jitwettaq separatament għat-trasferimenti favur FS Logistica u Trenitalia. Għal kull wieħed minn dawn it-trasferimenti, it-test tal-MEO jqis l-assi ttrasferiti kollha, kif imsemmi fit-taqsimiet 3.2 u 3.3.

(161) L-ewwel wieħed huwa x-xenarju fejn il-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji jkun negattiv, minħabba li d-dejn tagħhom jkun ogħla mill-valur tal-assi tagħhom. F'xenarju bħal dan, kwalunkwe assi addizzjonali ttrasferit lil dawk il-kumpaniji jintuża biex jitħallsu lura d-detenturi tad-dejn, tal-inqas parzjalment. Għalhekk, valur pożittiv tal-ekwità tal-kumpaniji riċevituri (jiġifieri l-issodisfar tal-kundizzjoni fil-premessa (159)(a)) huwa meħtieġ biex tintwera l-konformità tat-trasferimenti tal-assi mat-test tal-MEO, peress li jiżgura li l-benefiċċji tal-assi ttrasferiti jakkumulaw għall-azzjonist ta' dawk il-kumpaniji (jiġifieri FS) u mhux għall-kumpaniji nfushom bħala detenturi tad-dejn.

(162) It-tieni xenarju fejn ikun hemm telf ta' ekwità, u għalhekk it-test tal-MEO ma jiġix irrispettat, iseħħ jekk il-kumpaniji benefiċjarji, li huma agħar mis-sid oriġinali fl-użu tal-assi, jiġġeneraw redditu aktar baxx fuq dawk l-assi. F'dak ix-xenarju, it-trasferimenti tal-assi jnaqqsu l-profitti u għalhekk il-valur tal-ekwità fil-livell tal-grupp. Għalhekk, sabiex it-trasferimenti tal-assi jikkonformaw mat-test tal-MEO, huwa meħtieġ li dawn ma jeqirdux il-valur (jiġifieri l-issodisfar tal-kundizzjoni fil-premessa (159)(b)). F'dak ix-xenarju, l-eżistenza ta' sinerġiji, jiġifieri redditi oħgla mill-assenjazzjoni tal-assi lill-kumpaniji riċevituri minflok ma jitħallew f'idejn is-sid oriġinali, hija argument addizzjonali li jipprovdi kumditá dwar l-inċentivi ta' profittabbiltà li jixprunaw it-trasferimenti tal-assi.

(163) Il-Kummissjoni tinnota li l-istudju ta' PwC ta' April 2019 jistma l-valur *tal-intrapriża* tal-kumpaniji involuti fit-trasferimenti tal-assi. Kif indikat fl-istudju tal-E.CA (ara t-taqsima 5.2.3.2, is-subtaqsima c)), il-valur tal-intrapriża huwa metrika xierqa biex jitkejjel jekk l-investimenti deskritti fil-premessi (86) u (87), li huma possibbli bit-trasferimenti tal-assi, humiex profittabbli. Ir-raġuni hija li dawk l-investimenti jġibu benefiċċji għall-kumpanija b'mod ġenerali, mhux għad-detenturi tad-dejn jew għall-azzjonisti b'mod partikolari. Madankollu, dak li huwa importanti għat-test tal-MEO hija l-perspettiva tal-kumpanija azzjonarja (FS) bħala azzjonist (ara l-premessi (158) u (159)). Il-Kummissjoni tqis li parteċipazzjoni privata li tinjetta ekwità f'sussidjarja (jiġifieri l-parametru referenzjarju biex tiġi vvalutata l-imġiba tal-parteċipazzjoni ta' FS fil-każ inkwistjoni – ara l-premessa (154)) hija aktar interessata fiż-żieda tal-valur tal-investiment ta' ekwità tagħha stess fil-kapital tas-sussidjarja milli fiż-żieda tal-valur tal-intrapriża tas-sussidjarja ([104]) *per se*. Il-valur ta' tali sehem ta' ekwità jiddependi fuq il-valur tal-intrapriża tas-sussidjarja kif ukoll fuq l-ammont ta' dejn tas-sussidjarja. Għalhekk, anki jekk il-valur tal-intrapriża tas-sussidjarja jiżdied bħala riżultat tal-injezzjoni ta' ekwità, tali żieda tista' tkun ta' benefiċċju għad-detenturi tad-dejn minflok il-parteċipazzjoni jekk id-dejn ikun ogħla mill-valur tal-intrapriża. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li, b'mod ġenerali, il-valur tal-intrapriża ma jistax jintuża direttament biex jiġi applikat it-test tal-MEO; minflok, il-metrika xierqa li għandha tintuża hija l-valur tal-*ekwità* tas-sussidjarji benefiċjarji kif ukoll dak tas-sid oriġinali tal-assi.

(164) Il-Kummissjoni tinnota li fil-prattika jista' jkun possibbli li jiġi kkalkulat il-valur tal-ekwità billi jitnaqqas il-valur kontabilistiku tad-dejn nett mill-valur tal-intrapriża, jekk il-valur kontabilistiku tad-dejn jirrappreżenta approssimazzjoni tajba tal-valur tas-suq tiegħu ([105]). Il-valur kontabilistiku tad-dejn jista' jitqies bħala approssimazzjoni tajba tal-valur tas-suq tiegħu jekk ir-rata tal-imgħax li kumpanija tħallas fuq id-dejn (ġdid u eżistenti) tirrifletti l-affidabbiltà kreditizja attwali ta' dik il-kumpanija. Pereżempju, il-valur tas-suq tad-dejn ta' kumpanija huwa aktar baxx mill-valur kontabilistiku tagħha jekk l-affidabbiltà kreditizja tal-kumpanija tiddeterjora meta mqabbla maż-żmien meta d-dejn ġie kkuntrattat, peress li s-suq jitlob rata tal-imgħax ogħla fuq kwalunkwe dejn ġdid lil tali kumpanija. Il-Kummissjoni se tivvaluta l-plawżibbiltà tas-suppożizzjoni li l-valur tas-suq tad-dejn huwa aktar baxx mill-valur kontabilistiku tad-dejn kemm għal FS Logistica kif ukoll għal Trenitalia fil-premessi (165) u (168).

(165) Fir-rigward tat-trasferiment tal-assi lil Trenitalia, il-Kummissjoni tinnota li, fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi, Trenitalia kienet qed tesperjenza perjodu ta' diffikultà finanzjarja, minkejja li ma kinitx kumpanija f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji Gwida dwar is-Salvataġġ u r-Ristrutturar ([106]). Tabilħaqq, Trenitalia kienet qed tirrapporta telf fil-ħames snin ta' qabel it-trasferiment tal-assi ([107]) u kienet qed titħabat finanzjarjament u kienet teħtieġ rikapitalizzazzjoni. Għall-kumpaniji f'dik is-sitwazzjoni, il-valur kontabilistiku tad-dejn għandu t-tendenza li jissopravaluta l-valur tas-suq tad-dejn tagħhom, peress li l-flussi futuri tal-flus assoċjati mad-dejn huma aktar riskjużi u għalhekk għandhom valur preżenti aktar baxx (ara l-premessa (164)). Għalhekk, ma jkunx xieraq li

([104]) Il-valur tal-intrapriża ta' kumpanija huwa s-somma tal-valur tal-ekwità u d-dejn tagħha jew, b'mod ekwivalenti, il-valur li jirriżulta mill-operat tal-assi ta' kumpanija.

([105]) Il-valur tas-suq ta' strument ta' dejn huwa l-valur preżenti tal-flussi futuri ta' flus assoċjati ma' dak l-istrument ta' dejn (jiġifieri ripagamenti tad-dejn u rati tal-imgħax), ikkalkulat bl-użu ta' rata ta' skont li tirrifletti l-livell ta' riskju ta' dak l-istrument u l-affidabbiltà kreditizja tad-debitur.

([106]) Il-komunikazzjoni tal-Kummissjoni — Linji Gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturar ta' impriżi mhux finanzjarji f'diffikultà (ĠU C 249, 31.7.2014, p. 1).

([107]) Trenitalia rreġistrat introjtu nett negattiv (f'miljuni ta' EUR): – 18,7 fl-2003, - 327,7 fl-2004, - 631,7 fl-2005, – 1 989,4 fl-2006 u - 402,6 fl-2007. Sorsi: CapitaliQ, FS.

jiġi kkalkulat il-valur tal-ekwità ta' Trenitalia billi jitnaqqas il-valur kontabilistiku tad-dejn nett mill-valur tal-intrapriża tagħha. Għal kumpaniji bħal Trenitalia fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi, il-valur kontabilistiku tad-dejn x'aktarx li jkun ogħla mill-valur tas-suq tiegħu, li jwassal għal sottovalutazzjoni tal-valur tal-ekwità u għalhekk għal konklużjoni potenzjalment żbaljata dwar il-konformità mhux tas-suq tat-trasferiment tal-assi.

(166) Għalhekk, il-Kummissjoni se tuża l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 biex tivvaluta l-konformità tas-suq tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia. Kif indikat fit-taqsima 5.2.3.2, dak l-istudju jistma l-valur tal-ekwità ta' RFI u Trenitalia bl-użu ta' mudell ta' fluss tal-flus skontat għal ekwità. Għall-kuntrarju tal-metodu msemmi fil-premessa (164), il-mudell tal-fluss tal-flus skontat għall-ekwità jeħtieġ previżjonijiet espliċiti tal-flussi tal-flus tal-finanzjament, jiġifieri l-ħruġ tad-dejn, ir-ripagamenti tad-dejn u l-kostijiet tar-rata tal-imgħax. Bħala tali, meta mqabbel mal-metodu msemmi fil-premessa (164), il-mudell tal-fluss tal-flus skontat għall-ekwità huwa aktar xieraq għal kumpanija li tirrapporta telf bħal Trenitalia, peress li s-suppożizzjoni li valur tas-suq tad-dejn fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi huwa simili għall-valur kontabilistiku mhijiex plawżibbli.

(167) Kif indikat fil-premessa (93), fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi, l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jistma valur pożittiv tal-ekwità għal Trenitalia, li huwa EUR 138,1 miljun ogħla milli fix-xenarju mingħajr dawk it-trasferimenti. Il-valur stmat tal-ekwità ta' RFI huwa pożittiv ukoll; dak il-valur huwa EUR 16,7 miljun inqas milli fix-xenarju mingħajr it-trasferiment tal-assi. B'mod ġenerali, dawk l-istimi jindikaw il-ħolqien nett ta' EUR 121,4 miljun (EUR 138,1 miljun nieqes EUR 16,7 miljun) tal-valur tal-azzjonisti fil-livell tal-Grupp FS bħala riżultat tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia.

(168) Fir-rigward tat-trasferiment tal-assi lil FS Logistica, il-Kummissjoni tqis is-suppożizzjonijiet imsemmija fil-premessa (164) bħala plawżibbli għal RFI u FS Logistica. Ir-raġuni hija li, fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet ta' trasferiment tal-assi, dawn il-kumpaniji kienu kumpaniji f'fażi stabbli u ta' tkabbir, rispettivament. F'dan il-każ, il-kalkolu tal-valur tal-ekwità bl-użu tal-metodu msemmi fil-premessa (164) huwa konservattiv, peress li ma jqisx l-influssi probabbli tad-dejn li huma meħtieġa biex jiffinanzjaw it-tkabbir tal-kumpanija.

(169) Għalhekk, sabiex tapplika t-test tal-MEO għat-trasferimenti tal-assi minn RFI lil FS Logistica, il-Kummissjoni tikkalkula l-valur tal-ekwità taż-żewġ kumpaniji billi tnaqqas il-valur kontabilistiku tad-dejn nett tagħhom mill-valur tal-intrapriża tagħhom, kif stmat fl-istudju ta' PwC ta' April 2019.

(170) Dawk il-kalkoli jiżvelaw li t-trasferimenti tal-assi minn RFI lil FS Logistica ġġeneraw żieda ta' EUR 14.1 miljun fil-valur tal-ekwità għall-Grupp FS. Dik iż-żieda tirriżulta minn ħolqien ta' valur tal-ekwità ta' EUR 26 miljun ([108]) minn FS Logistica u telf ta' ekwità ta' EUR 11,9 miljun ([109]) minn RFI. Il-Kummissjoni tinnota li dan ir-riżultat jirriżulta mill-valur ogħla tal-intrapriża fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi vis-à-vis ix-xenarju bl-assi li jibqgħu f'idejn RFI (ara l-premessa (88)). Ir-raġunijiet huma li: (i) il-valur tal-ekwità ta' FS Logistica jiġi kkalkulat bħala d-differenza bejn il-valur tal-intrapriża tiegħu u l-valur kontabilistiku tad-dejn nett tiegħu u (ii) il-valur kontabilistiku tad-dejn nett jibqa' l-istess fix-xenarji attwali u kontrofattwali. B'mod ġenerali, dan ir-riżultat jikkonferma li t-trasferimenti tal-assi minn RFI għal FS Logistica huma konformi mas-suq, minħabba li kienu mistennija jwasslu għal żieda ġenerali fil-valur tal-ekwità tal-Grupp FS.

([108]) Il-valur tal-ekwità ta' FS Logistica huwa d-differenza bejn il-valur tal-intrapriża tagħha (jiġifieri EUR 82 miljun fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi u EUR 56 miljun fix-xenarju mingħajr trasferimenti tal-assi - ara l-premessa (88)) u d-dejn nett tagħha ta' EUR 12,7 miljun (sors: karta tal-bilanċ ta' FS Logistica). Dan jirriżulta f'valur tal-ekwità ta' EUR 69,3 miljun fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi u EUR 43,3 miljun fix-xenarju mingħajr trasferimenti tal-assi, li jimplika żieda ta' EUR 26 miljun fil-valur tal-ekwità ta' FS Logistica minħabba t-trasferiment tal-assi.

([109]) Il-valur tal-ekwità ta' RFI huwa d-differenza bejn il-valur tal-intrapriża tagħha (jiġifieri EUR 2 222,1 miljun fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi u EUR 2 234 miljun fix-xenarju mingħajr trasferimenti tal-assi – ara l-premessa (88)) u d-dejn nett tagħha ta' EUR - 1 091 miljun (sors: il-karta tal-bilanċ ta' RFI). Dan jirriżulta f'valur tal-ekwità ta' EUR 3 313,1 miljun fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi u EUR 3 325 miljun fix-xenarju mingħajr trasferimenti tal-assi, li jimplika tnaqqis ta' EUR 11,9 miljun fil-valur tal-ekwità ta' RFI minħabba t-trasferiment tal-assi lil FS Logistica.

(171) Il-valuri kkalkulati fil-premessi (167) u (170), jindikaw li l-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji huwa pożittiv u żdied ukoll bħala riżultat tat-trasferimenti tal-assi, minħabba l-kapaċità aħjar tal-kumpaniji benefiċjarji fl-użu tal-assi (ara l-premessi (86) u (87)). Dawn is-sejbiet juru li ż-żewġ kundizzjonijiet għall-konformità mat-test tal-MEO, deskritti fil-premessa (159), huma ssodisfati. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li dawn is-sejbiet jappoġġaw il-konklużjoni li ż-żieda fil-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji u t-telf tal-valur tal-ekwità tal-RFI jwasslu għal effett nett pożittiv fil-livell tal-Grupp FS. Kif indikat fil-premessa (159), tali żieda fil-valur tal-ekwità fil-livell ta' Grupp tal-FS tipprovdi indikazzjoni addizzjonali li FS aġixxiet bħala operatur tas-suq meta ddeċidiet li timplimenta t-trasferimenti tal-assi.

(172) Fl-aħħar nett, biex tikkonkludi li l-miżuri tal-assi investigati jikkonformaw mat-test tal-MEO, il-Kummissjoni jeħtieġ li tivvaluta l-kredibbiltà tal-istudji li jwasslu għal dawk ir-riżultati. Għalhekk, fit-Taqsima 8.1.1.2.3, il-Kummissjoni se tivvaluta b'mod kritiku s-suppożizzjonijiet sottostanti tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 u tikkonkludi dwar jekk it-trasferimenti tal-assi jikkonformawx mal-prinċipju tal-MEO.

8.1.1.2.3. It-test tal-MEO: analiżi tar-robustezza u tas-sensittività

(173) F'din it-taqsima, il-Kummissjoni se tivvaluta l-metodoloġiji u s-suppożizzjonijiet sottostanti tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019. Fir-rigward tal-metodoloġiji, il-Kummissjoni tosserva li l-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 jużaw metodoloġiji magħrufa sew u użati b'mod komuni biex jiġi stmat il-valur tal-intrapriża u tal-ekwità ta' kumpanija, rispettivament. Bħala tali, il-Kummissjoni tqis li huwa raġonevoli u xieraq li t-test tal-MEO jiġi bbażat fuq dawk il-metodoloġiji.

(174) Fir-rigward tas-suppożizzjonijiet sottostanti tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, dawn jirreferu għall-kriterji użati biex jiġi stmat il-livell ta' ekwità tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti tal-assi. B'mod partikolari, il-Kummissjoni tinnota li l-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 jiddependu fuq **projezzjonijiet finanzjarji** u jagħmlu ċerti suppożizzjonijiet dwar il-**parametri ta' valwazzjoni** (jiġifieri r-rata ta' skont u l-valur terminali). Il-Kummissjoni se tivvaluta t-tnejn li huma fil-bqija ta' din it-taqsima.

(175) Fir-rigward tal-**projezzjonijiet finanzjarji**, l-Italja ssostni li dawn ġew rikostruwiti - wara d-data tat-trasferimenti tal-assi - abbażi tal-fehmiet u l-informazzjoni tal-maniġment disponibbli, u l-iżviluppi prevedibbli, fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi. Il-Kummissjoni vvalutat dik l-affermazzjoni, billi eżaminat id-dokumenti interni tal-Grupp FS u investigat bir-reqqa kif ġie ġġenerat il-proċess tal-projezzjonijiet finanzjarji *ex post* rikostruwiti.

(176) Il-Kummissjoni sabet li dawk il-projezzjonijiet huma bbażati fuq pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju interni, għas-snin inizjali tal-projezzjonijiet. B'mod aktar speċifiku, il-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 tas-17 ta' Mejju 2007 ([110]) fih projezzjonijiet finanzjarji għal Trenitalia u RFI għall-perjodu 2008-2011. It-Tabella 11 tqabbel il-projezzjonijiet tad-dħul u l-profitt (kif definit mill-EBITDA, jiġifieri l-qligħ qabel l-imgħax, it-taxxi, id-deprezzament u l-amortizzament) tal-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 ma' dawk ippreżentati fl-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 (*data* f'miljuni ta' EUR).

Tabella 11

Tqabbil tal-EBITDA u t-tbassir tad-dħul skont il-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 u l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 użat għat-test tal-MEO

Kumpanija	Projezzjoni	Sors	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Dħul	Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		Studju ta' PwC ta' Diċembru 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011	710	1 208	1 681	2 319
		Studju ta' PwC ta' Diċembru 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Dħul	Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		Studju ta' PwC ta' Diċembru 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011	224	304	423	565
		Studju ta' PwC ta' Diċembru 2019	54	- 101	359	503

([110]) Ara l-premessa (18).

Kemm għal Trenitalia kif ukoll għal RFI, it-Tabella 11 turi li, kemm għad-dħul kif ukoll għall-profitt (EBITDA), il-projezzjonijiet fl-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 huma aktar baxxi milli fil-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011 ([111]). Għal din ir-raġuni, il-Kummissjoni tqis il-projezzjonijiet fl-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 bħala konservattivi, peress li dħul u profitti aktar baxxi jimplikaw valur tal-ekwità ta' kumpanija aktar baxx.

(177) Fir-rigward tas-snin mill-2011 sal-2018, l-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 jiddependu fuq suppożizzjonijiet ibbażati fuq l-istrateġiji ta' informazzjoni u ta' ġestjoni disponibbli, u l-iżviluppi prevedibbli, fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi. B'mod partikolari, il-Kummissjoni tinnota li l-ħlasijiet lura tad-dejn fl-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 huma konsistenti mat-tip ta' obbligi ta' dejn irrapportati fl-aħħar karti tal-bilanċ disponibbli qabel it-trasferimenti tal-assi. Fir-rigward tad-dħul, l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 jipprojetta tnaqqis fl-2013-2015 biex jitqiesu d-dħul u l-espansjoni mistennija ta' kompetitur fis-suq ferrovjarju Taljan ta' veloċità għolja ([112]). Il-Kummissjoni tqis li din hija suppożizzjoni raġonevoli, li twassal għal valur tal-ekwità aktar konservattiv meta mqabbel mas-suppożizzjoni ta' dħul kostanti jew li jiżdied fil-perjodu 2013-2015.

(178) Il-Kummissjoni tosserva li, fost il-kriterji biex jiġi stmat il-valur tal-ekwità tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti tal-assi (ara l-premessa (173)), hemm **is-suppożizzjonijiet ta' valwazzjoni** sottostanti tal-istudji ta' April u Diċembru ta' PwC 2019, jiġifieri r-rata ta' skont u l-valur terminali. Fir-rigward tal-istudju ta' PwC ta' April 2019, il-Kummissjoni tosserva li d-WACC u l-kost tal-ekwità, jiġifieri r-rati ta' skont biex jinkiseb il-valur tal-intrapriża u tal-ekwità, ġew iddeterminati f'konformità mat-teorija tal-prattika tas-suq u tal-finanzi ([113]). Il-Kummissjoni tqis ukoll li l-metodoloġija għall-kalkolu tal-valur terminali hija xierqa, peress li tiddependi fuq il-formula normali tat-tkabbir ta' Gordon ([114]).

(179) Il-Kummissjoni tinnota li r-rati ta' skont u l-valur terminali jeħtieġu aktar suppożizzjonijiet dwar ċerti parametri.

(180) Fir-rigward tar-rati ta' skont, it-Tabella 12 turi l-parametri għall-istima tad-WACC u l-kost tal-ekwità, li huma r-rati ta' skont rilevanti biex jiġu vvalutati t-trasferimenti tal-assi favur FS Logistica u Trenitalia, rispettivament ([115]). Biex tistma dawk il-parametri, l-Italja tuża d-*data* rilevanti fil-livell tas-suq ([116]) u tal-kumpaniji ([117]) disponibbli fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi. Minħabba li r-rati ta' skont huma kkalkulati abbażi ta' *data* minn sorsi xierqa fil-livell tas-suq u tal-kumpaniji fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi, il-Kummissjoni tqis il-valur tagħhom bħala raġonevoli.

Tabella 12

Parametri li jiddeterminaw il-kost tal-ekwità u d-WACC

Formola	Parametru	Trasferimenti RFI - FS Logistica		Trasferiment ta' RFI - Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	**Kost tal-ekwità**	**11,97 %**	**12,17 %**	**11,62 %**	**11,70 %**
A	Rata mingħajr riskju	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta	0,8	0,9	0,81	1,32

([111]) L-unika eċċezzjoni hija l-valur tal-EBITDA fl-2008. Madankollu, matul l-erba' snin koperti mill-pjan, is-somma tal-valuri annwali tal-EBITDA ppreżentati fl-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 hija ta' EUR 1,3 biljun inqas milli fil-Pjan ta' Direzzjoni tan-Negozju 2007-2011.

([112]) Il-kumpanija Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A twaqqfet f'Diċembru 2006, qabel iż-żmien tat-trasferimenti tal-assi.

([113]) Id-WACC huwa ddeterminat bħala l-medja ponderata tal-kost tal-ekwità u l-kost tad-dejn ta' wara t-taxxa, b'ponderazzjonijiet ugwali għall-istruttura tal-kapital tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti. Il-kost tal-ekwità huwa s-somma tar-rata mingħajr riskju, il-primjum tar-riskju tal-pajjiż u l-prodott tal-beta tal-istokk u l-primjum tar-riskju tal-ekwità. Il-kost tad-dejn jikkonsisti fis-somma tar-rata mingħajr riskju u l-primjum tad-dejn, li jirrifletti l-livell ta' riskju tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-tranżazzjoni.

([114]) Ara l-premessi (85) u (92).

([115]) Kif spjegat fil-premessa (166), il-Kummissjoni tiddependi fuq l-istudju ta' PwC ta' Diċembru 2019 biex tivvaluta t-**trasferimenti tal-assi minn RFI għal Trenitalia**. Sabiex jiġi stmat il-valur tal-ekwità tal-RFI u ta' Trenitalia, dan l-istudju juża mudell ta' fluss tal-flus skontat għal ekwità, li għalih il-kost tal-ekwità huwa r-rata ta' skont rilevanti (ara t-taqsima 5.2.3.2, is-subtaqsima b). Għat-**trasferimenti tal-assi minn RFI lil FS Logistica**, kif spjegat fil-premessa (169), il-Kummissjoni qieset id-*data* ppreżentata fl-istudju ta' PwC ta' April 2019. Dak l-istudju jistma l-valur tal-intrapriża ta' RFI u FS Logistica billi juża fluss tal-flus skontat għall-mudell tad-ditta, li għalih id-WACC huwa r-rata ta' skont rilevanti (ara t-taqsima 5.2.3.2, is-subtaqsima a).

([116]) Jiġifieri r-rati tal-bonds tal-gvern Taljan, il-beta u l-primjums tad-dejn ta' kumpaniji pari biex tiġi stmata, rispettivament, ir-rata mingħajr riskju, il-beta u l-kost tad-dejn tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti tal-assi.

([117]) B'mod partikolari l-proporzjon tad-dejn mal-ekwità, li jintuża biex jiġu stmati l-ponderazzjonijiet tad-dejn u tal-ekwità fid-WACC tal-kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti tal-assi.

Formola	Parametru	Trasferimenti RFI - FS Logistica		Trasferiment ta' RFI - Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Primjum tar-riskju tal-ekwità ([118])	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Primjum supplimentari	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
I=(A+E)*(1-F)	Kost tad-dejn	4,33 %	4,66 %		
E	Primjum tad-dejn	0,80 %	1,74 %		
F	Rata tat-taxxa	27,50 %	27,50 %		
G	D/(D+E)	0,0 %	8,26 %		
J=(1-F)*G+F*H	**WACC**	**11,74 %**	**11,57 %**		

(*) Il-beta u l-primjum supplimentari huma medji tad-diviżjonijiet tal-Merkanzija u tal-Passiġġieri

(181) Fir-rigward tal-valur terminali, dak il-valur jiddependi fuq ir-rata ta' skont, li l-Kummissjoni vvalutat fil-premessa (180), u r-rata ta' tkabbir perpetwu tal-profitti. Fir-rigward ta' dawn tal-aħħar, l-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 jassumu rata ta' tkabbir ta' 2 % għat-tliet kumpaniji li jipparteċipaw fit-trasferimenti tal-assi, f'konformità mal-mira tal-inflazzjoni tal-Bank Ċentrali Ewropew ([119]). Il-Kummissjoni tqis din is-suppożizzjoni bħala raġonevoli, minħabba li hija konformi mal-prattika tas-suq. ([120])

(182) Sabiex tikkorrobora l-valutazzjoni tagħha tal-parametri tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, il-Kummissjoni vverifikat ukoll is-sensittività tar-riżultati tat-test tal-MEO billi applikat suppożizzjonijiet alternattivi. L-għan tal-analiżi tas-sensittività huwa li jiġi ddeterminat liema valuri tar-rati ta' skont u tar-rata ta' tkabbir perpetwu jwasslu biex it-test tal-MEO jfalli. Kif indikat fil-premessa (162), il-Kummissjoni tinnota li l-miżuri investigati jikkonformaw mat-test tal-MEO anki fix-xenarju estrem mingħajr sinerġiji, jiġifieri fejn l-assi jiġġeneraw l-istess redditi u għalhekk jiswew l-istess irrispettivament mis-sjieda tagħhom, dment li l-valur tal-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji jkun pożittiv. Għalhekk, il-Kummissjoni se tiddetermina l-valuri kritiċi tar-rati ta' skont u r-rata ta' tkabbir perpetwu, jiġifieri l-valuri ta' dawk il-parametri f'xenarju fejn it-trasferimenti tal-assi ma jibqgħux profittabbli minħabba li l-valur tal-qligħ mill-ekwità fil-livell tal-kumpaniji riċevituri jkun aktar baxx mit-telf ta' ekwità fil-livell tal-RFI. Il-Kummissjoni mbagħad se tivvaluta jekk dawk il-valuri kritiċi humiex alternattivi raġonevoli għall-parametri preżunti fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019. Kif se jiġi spjegat fil-premessi minn (183) sa (186), il-Kummissjoni ssib li l-valuri kritiċi mhumiex alternattivi raġonevoli bħala indikazzjoni għall-valutazzjoni tar-robustezza taż-żewġ studji.

(183) Fir-rigward tal-valur terminali, il-Kummissjoni tosserva li aktar ma tkun għolja r-rata ta' tkabbir perpetwu fil-formula tat-tkabbir ta' Gordon, aktar ikun għoli l-valur tal-ekwità fix-xenarji bit-trasferimenti tal-assi u mingħajrhom u aktar jkun kbir it-telf ta' ekwità ta' RFI u ż-żieda fl-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji ([121]). Għalhekk, meta jitqies li l-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019 jistmaw effett pożittiv tat-trasferimenti tal-assi fuq il-profitti fil-livell tal-Grupp FS (il-premessa (171)), il-livell kritiku tar-rata ta' tkabbir perpetwu li għaliha tali profitti jisparixxu jrid ikun aktar

([118]) Fil-kolonni "Trasferiment ta' RFI-FS Logistica", il-primjum tar-riskju tal-ekwità huwa speċifiku għall-Italja, jiġifieri jinkorpora l-primjum tar-riskju tal-pajjiż tal-Italja.

([119]) Ara eż. https://www.ecb.europa.eu/mopo/html/index.en.html#:~:text=We%20take%20decisions%20on%20monetary,inflation%20at%20our%202%25%20target.

([120]) Ara pereżempju https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/, it-taqsima 3.

([121]) L-effett tar-rata ta' tkabbir perpetwu fuq id-differenza fil-valur tal-ekwità fix-xenarju bit-trasferimenti tal-assi u mingħajrhom huwa tat-tieni ordni, meta mqabbel mal-effett fuq il-valur tal-ekwità f'kull xenarju. Ir-raġuni hija li l-bidla fil-valur tal-ekwità hija xprunata mill-profittabbiltà differenti fuq perjodu twil tal-kumpaniji fiż-żewġ xenarji, li għalihom tiġi applikata r-rata ta' tkabbir perpetwu. Ir-rata ta' tkabbir perpetwu bħala tali hija l-istess fiż-żewġ xenarji.

baxx għall-kumpaniji benefiċjarji u ogħla għal RFI, meta mqabbel mas-suppożizzjoni li saret f'dawk l-istudji. Filwaqt li r-rata ta' tkabbir perpetwu tal-kumpaniji benefiċjarji stabbilita tinżamm għal 2 %, kif preżunt fl-istudji, l-istimi tal-Kummissjoni tar-rati ta' tkabbir perpetwu kritiċi ta' RFI huma dawn li ġejjin ([122]):

(a) fir-rigward tat-trasferimenti tal-assi minn RFI għal FS Logistica, rata ta' 9 % minflok 2 % kif preżunt fl-istudji;

(b) fir-rigward tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia, rata ta' 10,9 % minflok 2 % kif preżunt fl-istudji.

Il-Kummissjoni tqis ir-rati kritiċi ta' tkabbir perpetwu ta' RFI bħala għoljin b'mod mhux raġonevoli mill-inqas għal żewġ raġunijiet. L-ewwel nett, dawn huma ogħla mill-metriċi li normalment jintużaw fil-prattika tas-suq biex tiġi parametrata r-rata ta' tkabbir perpetwu, jiġifieri r-rata ta' tkabbir mistennija tal-prodott domestiku gross Taljan u l-mira tal-inflazzjoni tal-Bank Ċentrali Ewropew (il-premessa (181)). It-tieni, anki jekk dawk ir-rati ta' tkabbir perpetwi għoljin setgħu jinkisbu, dawn ikunu jeħtieġu nefqa kapitali ogħla minn dik attwalment preżunta fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019. Dawk l-istudji jassumu li nefqa kapitali ugwali għad-deprezzament tista' tappoġġa rata ta' tkabbir perpetwu ta' 2 %. Biex tiġi appoġġata rata ta' tkabbir ta' 9 % sa 10,9 %, preżumibbilment tkun meħtieġa nefqa kapitali ogħla. Nefqa kapitali ogħla bħal din tnaqqas il-valur terminali, filwaqt li tikkumpensa l-effett ta' suppożizzjoni ta' rata ta' tkabbir ogħla. B'mod ġenerali, il-Kummissjoni tqis ir-riżultati tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, li kienu jiddependu fuq rata ta' tkabbir perpetwu ta' 2 % ta' RFI minflok 9 % (għat-trasferiment lil FS Logistica) u 10,9 % (għat-trasferiment lejn Trenitalia), bħala robusti.

(184) Fir-rigward tar-rati ta' skont, il-Kummissjoni tosserva li l-effett ta' żieda fil-livell tagħhom huwa l-oppost ta' żieda fir-rata ta' tkabbir perpetwu. Dan ifisser li aktar ma tkun għolja r-rata ta' skont, aktar ikun baxx il-valur tal-ekwità fix-xenarji bit-trasferimenti tal-assi u mingħajrhom u inqas ikun ukoll it-telf ta' ekwità ta' RFI u ż-żieda fl-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji ([123]). Għalhekk, billi tiġi segwita l-istess loġika bħal fil-premessa (183), il-livell kritiku tar-rati ta' skont b'tali mod li t-trasferimenti tal-assi ma jibqgħux profittabbli jrid ikun ogħla għall-kumpaniji benefiċjarji u aktar baxx għal RFI, meta mqabbel mas-suppożizzjoni li saret fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019.

(185) Il-Kummissjoni tqis ir-rati ta' skont preżunti għall-kumpaniji benefiċjarji, jiġifieri FS Logistica u Trenitalia, bħala stimi konservattivi. Ir-raġuni hija li dawk ir-rati ta' skont huma ogħla meta mqabbla mal-valur li jirriżulta mid-definizzjoni tipika tagħhom (ara n-nota f'qiegħ il-paġna 119), peress li kienu jinkludu parametri addizzjonali. B'mod partikolari, id-WACC biex jivvaluta t-trasferimenti minn RFI għal FS Logistica jqis il-primjum tar-riskju tal-pajjiż Taljan billi jassumi r-rata fuq il-bonds tal-gvern Taljan bħala r-rata mingħajr riskju kif ukoll billi jżid primjum tar-riskju tal-pajjiż mal-primjum tar-riskju tal-ekwità, filwaqt li jkun biżżejjed li jitqies wieħed biss minn dawk iż-żewġ elementi. Fir-rigward tal-kost tal-ekwità użat fil-valutazzjoni tat-trasferiment minn RFI għal Trenitalia, dan jinkludi primjum tar-riskju supplimentari (ara t-Tabella 12) li ma jidhirx fid-definizzjoni tipika tal-kost tal-ekwità (ara n-nota f'qiegħ il-paġna 119). Meta jitqies li dan l-approċċ diġà jirrappreżenta limitu superjuri tad-WACC għall-kumpaniji benefiċjarji, il-Kummissjoni se twettaq l-analiżi tas-sensittività msemmija fil-premessa (183) biss mill-perspettiva ta' RFI, billi tiddetermina r-rata ta' skont kritika b'tali mod li t-telf ta' ekwità tagħha jsir ugwali għall-qligħ mill-ekwità tal-kumpaniji benefiċjarji. L-istimi tal-Kummissjoni ta' tali rati ta' skont kritiċi huma dawn li ġejjin ([124]):

(a) fir-rigward tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal FS Logistica, WACC ta' 6,8 % minflok 11,74 % kif preżunt fl-istudji;

([122]) Biex tistma l-valur kritiku tar-**rata ta' tkabbir perpetwu ta' RFI**, il-Kummissjoni tuża l-istess projezzjonijiet finanzjarji, kif ukoll l-istess valuri tal-parametri rilevanti l-oħra identifikati fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, biex tistma l-valur tal-ekwità tal-RFI. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma tbiddel l-ebda wieħed mill-parametri u l-projezzjonijiet finanzjarji li jiddeterminaw il-valur tal-ekwità ta' Trenitalia u ta' FS Logistica. Għalhekk, dawk il-valuri jibqgħu l-istess bħal dawk fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019. Il-valur kritiku tar-rata ta' tkabbir perpetwu ta' RFI huwa s-soluzzjoni għal ekwazzjoni bil-valur tal-ekwità ta' RFI fuq naħa waħda, li tiddependi biss fuq parametru wieħed mhux magħruf (jiġifieri r-rata ta' tkabbir perpetwu), u l-valur tal-ekwità ta' Trenitalia/FS Logistica fuq in-naħa l-oħra (jiġifieri l-valuri stmati mill-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019).

([123]) Rata ta' skont ogħla tnaqqas il-valur preżenti tat-telf u l-qligħ tal-fluss tal-flus li jakkumulaw għal RFI u l-kumpaniji benefiċjarji, rispettivament. Barra minn hekk, tnaqqas il-valur terminali kif ikkalkulat bl-użu tal-formula tat-tkabbir ta' Gordon.

([124]) Biex tistma l-valur kritiku tar-**rata ta' skont** ta' RFI, il-Kummissjoni tuża l-istess projezzjonijiet finanzjarji, kif ukoll l-istess valuri tal-parametri rilevanti l-oħra identifikati fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, biex tistma l-valur tal-ekwità ta' RFI. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma tbiddel l-ebda wieħed mill-parametri u l-projezzjonijiet finanzjarji li jiddeterminaw il-valur tal-ekwità ta' Trenitalia u ta' FS Logistica. Għalhekk, dawk il-valuri jibqgħu l-istess bħal dawk fl-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019. Il-valur kritiku tar-rata ta' skont ta' RFI huwa s-soluzzjoni għal ekwazzjoni bil-valur tal-ekwità ta' RFI fuq naħa waħda, li tiddependi biss fuq parametru wieħed mhux magħruf (jiġifieri r-rata ta' skont), u l-valur tal-ekwità ta' Trenitalia/FS Logistica fuq in-naħa l-oħra (jiġifieri l-valuri stmati mill-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019).

(b) fir-rigward tat-trasferiment tal-assi minn RFI għal Trenitalia, kost tal-ekwità ta' 3,4 % minflok 11,62 % kif preżunt fl-istudji.

Il-Kummissjoni tqis tali valuri kritiċi tad-WACC u l-kost tal-ekwità bħala baxxi b'mod mhux raġonevoli għar-raġunijiet li ġejjin. Fir-rigward tal-kost tal-ekwità, il-Kummissjoni tistma limitu aktar baxx ta' 7 %, li huwa ferm ogħla mill-kost kritiku tal-ekwità ta' 3,4 %. F'konformità mal-prattika tas-suq, din l-istima tal-livell inferjuri hija kkalkulata abbażi tal-metodu fin-nota f'qiegħ il-paġna119 u tassumi rata mingħajr riskju (flimkien mal-primjum tar-riskju tal-pajjiż) ta' 4,4 % ([125]), primjum tar-riskju tal-ekwità ta' 4,79 % ([126]) u beta ta' 0,54 ([127]). Fir-rigward tad-WACC, il-Kummissjoni tibbaża ruħha fuq valur ta' 6,87 %. Dan il-valur huwa qrib ħafna tad-WACC kritika ta' 6,8 % fil-punt (a), iżda ġie stmat taħt is-suppożizzjoni konservattiva ta' primjum tad-dejn ta' 0 % ([128]). Għalhekk, jekk wieħed jassumi valuri alternattivi tad-WACC abbażi tad-*data* tas-suq disponibbli fiż-żmien meta ttieħdu d-deċiżjonijiet għat-trasferiment tal-assi, il-Kummissjoni ssib li t-trasferimenti tal-assi jikkonformaw mal-prinċipju tal-MEO.

(186) B'mod ġenerali, il-Kummissjoni tqis il-projezzjonijiet finanzjarji u s-suppożizzjonijiet ta' valwazzjoni li jirfdu t-test tal-MEO bħala kredibbli u ġġustifikati sew. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li r-riżultati tat-test tal-MEO huma robusti għal suppożizzjonijiet ta' valwazzjoni alternattivi u konservattivi.

8.1.1.2.4. Konklużjoni dwar l-applikazzjoni tat-test tal-MEO

(187) B'mod ġenerali, il-valutazzjoni mill-Kummissjoni tal-metodoloġija, il-projezzjonijiet finanzjarji u l-parametri tal-istudji ta' PwC ta' April u Diċembru 2019, kif ukoll il-kontrolli ta' robustezza fuq is-suppożizzjonijiet sottostanti u r-riżultati li hemm fihom, jikkonfermaw li t-trasferimenti tal-assi minn RFI għal FS Logistica u Trenitalia huma konformi mas-suq.

(188) Peress li t-trasferimenti tal-assi minn RFI lil Trenitalia u FS Logistica kienu konformi mal-kundizzjonijiet tas-suq, il-Kummissjoni tikkonkludi li kwalunkwe operatur privat xprunat biss minn raġunijiet ta' profittabbiltà kien jimplimenta tali trasferimenti. Minn dan isegwi li l-miżuri investigati ma tawx vantaġġ ekonomiku fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE lil Trenitalia u lil FS Logistica.

8.1.1.3. Il-konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna

(189) Kif indikat fil-premessa (188), il-Kummissjoni tqis li t-trasferimenti tal-assi minn RFI lil Trenitalia u FS Logistica ma jinvolvux vantaġġ ekonomiku favur Trenitalia u FS Logistica. Peress li l-kundizzjonijiet tal-Artikolu 107(1) TFUE huma kumulattivi, mhuwiex għalhekk neċessarju li jiġi evalwat jekk dawn it-trasferimenti kinux jinvolvu riżorsi tal-Istat, jekk kinux imputabbli għall-Istat Taljan, jekk kinux selettivi, jekk kinux distorti jew mhedda li joħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni, u jekk affettwawx il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

9. **KONKLUŻJONI**

(190) Kif indikat fil-premessa (189), il-Kummissjoni tikkonkludi li t-trasferimenti tal-assi minn RFI lil Trenitalia u FS Logistica ma tawx vantaġġ ekonomiku lil Trenitalia u lil FS Logistica, u, għalhekk, ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-miżura li tikkonsisti fit-trasferiment minn Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lil Trenitalia S.p.A. ta' 31 assi f'Settembru 2009 ma tikkostitwixxix għajnuna mill-Istat favur Trenitalia S.p.A. skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

([125]) Rata tal-imgħax fuq bonds tal-gvern Taljan ta' 10 snin (medja ta' Ottubru - Diċembru 2007).

([126]) Sors: Primjums tar-riskju tal-pajjiż mill-Prof Damodaran, disponibbli fuq https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls. Answath Damodaran huwa Professur tal-Finanzi fi Stern School of Business u espert ewlieni dwar il-valutazzjoni tal-ekwità u assi oħra.

([127]) Il-beta aġġustat b'ingranaġġ għall-kumpaniji pari tal-ġestjoni tal-infrastruttura. Sors: Studju tal-E.CA, paġni 38 u 39.

([128]) Il-kalkolu, li huwa spjegat fin-nota f'qiegħ il-paġna119, jassumi wkoll kost tal-ekwità ta' 7 % (jiġifieri l-limitu inferjuri tal-kost tal-ekwità stmat fil-premessa (185)) u l-istruttura kapitali ta' RFI bħala ponderazzjonijiet għall-kost tal-ekwità u d-dejn (ara t-Tabella 12).

Artikolu 2

Il-miżuri li jikkonsistu fit-trasferiment minn Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lil FS Logistica S.p.A. ta' 10 assi f'Diċembru 2007, ta' 42 assi f'Diċembru 2008 u ta' 5 assi f'Lulju 2011 ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat favur FS Logistica S.p.A. skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

Artikolu 3

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Taljana.

Magħmul fi Brussell, l-24 ta' Novembru 2023.

Għall-Kummissjoni
Didier REYNDERS
Membru tal-Kummissjoni