DECISIONE (UE) 2015/1226 DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 2014

relativa all'aiuto di Stato SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Angoulême, di Snc-Lavalin, di Ryanair e di Airport Marketing Services

[notificata con il numero C(2014) 5080]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma ([1]),

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente ai detti articoli ([2]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 26 gennaio 2010 la compagnia aerea Air France ha presentato una denuncia in relazione a presunti vantaggi che la compagnia aerea Ryanair otterrebbe in una serie di aeroporti regionali e locali francesi. Per quanto riguarda l'aeroporto di Angoulême-Brie-Champniers (di seguito «l'aeroporto di Angoulême»), la denuncia fa inoltre riferimento ad apporti finanziari di cui avrebbe beneficiato la Camera di commercio e industria di Angoulême (in appresso la «CCI di Angoulême»), l'impresa responsabile della gestione dell'aeroporto.

(2) Con lettera del 16 marzo 2010 la Commissione ha inviato alle autorità francesi una versione non riservata della denuncia, invitandole a fornire chiarimenti sulle misure oggetto della denuncia. Le autorità francesi hanno fornito alcune delle informazioni chieste con lettere del 31 maggio e del 7 giugno 2010.

(3) Con lettera del 2 novembre 2011 la compagnia Air France ha inviato informazioni complementari a sostegno della propria denuncia. La Commissione ha trasmesso tali dati e ha chiesto alla Francia informazioni aggiuntive con lettera del 5 dicembre 2011. Il 22 dicembre 2011 le autorità francesi hanno chiesto una proroga del termine per la risposta che la Commissione ha accolto con lettera del 4 gennaio 2012. Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni e risposte con lettera del 20 gennaio 2012.

(4) Con lettera del 21 marzo 2012 la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito «TFUE») in relazione ai potenziali aiuti a favore dell'aeroporto di Angoulême e della compagnia aerea Ryanair. La decisione della Commissione (in prosieguo la «decisione di avvio») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([3]) il 25 maggio 2012.

(5) Con lettere, rispettivamente, del 22 maggio 2012 e del 21 settembre 2012 le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni e risposte alle domande contenute nella decisione di avvio e alle informazioni successive richieste dalla Commissione.

(6) Le società Air France, Ryanair e Airport Marketing Services (di seguito «AMS») hanno presentato le loro osservazioni entro il termine previsto dalla decisione di avvio. La Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia con lettere del 20 agosto 2012 e del 3 maggio 2013. Con lettere del 12 settembre 2012 e del 7 giugno 2013 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere ulteriori osservazioni in proposito.

([1]) Dal 1º dicembre 2009 gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati rispettivamente gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»). In entrambi i casi le disposizioni sono sostanzialmente identiche. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il TFUE ha inoltre introdotto alcuni cambiamenti nella terminologia, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione», di «mercato comune» con «mercato interno» e di «Tribunale di primo grado» con «Tribunale». Nella presente decisione viene utilizzata la terminologia del TFUE.

([2]) GU C 301 del 5.10.2012, pag. 1.

([3]) GU C 149 del 25.5.2012, pag. 29.

(7) La Commissione ha ricevuto osservazioni aggiuntive da parte di Ryanair in data 13 aprile 2012, 10 aprile 2013, 20 dicembre 2013, 17 gennaio 2014 e 31 gennaio 2014. Queste osservazioni aggiuntive sono state trasmesse alla Francia con lettere, rispettivamente, del 13 luglio 2012, del 3 maggio 2013, del 9 gennaio 2014, del 23 gennaio 2014 e del 4 febbraio 2014. Con lettere del 17 luglio 2012, del 4 giugno 2013, del 29 gennaio 2014, del 3 febbraio 2014 e del 21 maggio 2014 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere altre osservazioni in proposito.

(8) Il 24 febbraio, il 13 marzo e il 19 marzo 2014, a seguito dell'adozione degli orientamenti dell'Unione sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (di seguito «i nuovi orientamenti») ([4]), la Commissione ha invitato la Francia e le parti interessate a presentare osservazioni sull'applicazione dei nuovi orientamenti, in particolare nel caso di specie. Il 19 marzo 2014 le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni in proposito.

(9) Il 15 aprile 2014 è stato inoltre pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([5]) un avviso con cui gli Stati membri e i soggetti interessati erano invitati a presentare le loro osservazioni, anche sul caso in questione, alla luce dell'entrata in vigore dei nuovi orientamenti. Le società Air France e Transport and Environnement hanno presentato le loro osservazioni entro il termine previsto. La Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia con lettere del 28 maggio 2014. Con lettera del 21 maggio 2014 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere osservazioni al riguardo.

2. CONTESTO

2.1. Gestori e proprietari delle infrastrutture aeroportuali

(10) L'aeroporto di Angoulême è stato gestito dalla CCI di Angoulême fino al 2011. Con un decreto ministeriale del 20 settembre 2002 lo Stato, allora proprietario dell'aeroporto, ha dato in concessione l'aeroporto di Angoulême alla CCI di Angoulême per un periodo di cinque anni. Secondo la convenzione ([6]) stipulata tra lo Stato e la CCI di Angoulême, quest'ultima era incaricata della costruzione, della manutenzione e della gestione dell'aeroporto. A tal fine la CCI di Angoulême, in qualità di operatore e gestore dell'aeroporto di Angoulême (di seguito la «CCI-aeroporto»), ha beneficiato di una contabilità distinta rispetto al servizio generale della CCI di Angoulême ([7]). Con decreto prefettizio del 22 dicembre 2006 la proprietà dell'aeroporto di Angoulême è stata trasferita al Syndicat Mixte des Aéroports de Charente (in appresso «SMAC»). Dal 1º gennaio 2007 lo SMAC ha quindi sostituito lo Stato in qualità di autorità concedente e da quella stessa data tutti gli investimenti e i finanziamenti dell'aeroporto sono di responsabilità dello SMAC.

(11) Competente in materia di ristrutturazione, equipaggiamento, manutenzione, gestione e funzionamento dell'aeroporto di Angoulême, lo SMAC raggruppa il dipartimento di Charente (di seguito «CG16»), la Communauté d'agglomération du grand Angoulême (di seguito «COMAGA»), la Communauté des communes Braconne Charente (di seguito «CCBC»), la CCI di Angoulême, la Communauté des communes de Cognac (di seguito «CCC») e la Camera di commercio e industria di Cognac. Come indicato nella decisione di avvio ([8]), lo statuto dello SMAC prevede che le spese sostenute per il sito aeroportuale di Angoulême siano divise tra i suoi membri.

(12) Dopo un'estensione della concessione alla CCI di Angoulême fino al 31 dicembre 2008, lo SMAC ha sottoscritto il 22 gennaio 2009 con la CCI di Angoulême un accordo per il subappalto della gestione (in appresso «l'accordo per il subappalto del 2009»). Dal 1º gennaio 2009, e per tre anni, gli investimenti effettuati per il funzionamento dall'aeroporto sono stati di competenza dello SMAC e non più della CCI-aeroporto.

(13) Infine dal 1º gennaio 2012 la gestione e il funzionamento dell'aeroporto sono passati alla società privata Snc-Lavalin a seguito di una procedura di appalto pubblico ([9]).

2.2. Caratteristiche dell'aeroporto e utilizzo

(14) Come rammentato nella decisione di avvio, l'aeroporto di Angoulême si trova nel dipartimento di Charente ed è aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale. Si trova a 75 km dagli aeroporti di Périgueux e di Limoges, a 80 km dall'aeroporto di Niort e a circa 120 km dagli aeroporti di La Rochelle e di Bordeaux.

([4]) GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3.
([5]) GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.
([6]) Convenzione di concessione del 22 aprile 2002, di seguito denominata la «convenzione di concessione».
([7]) Articolo 37 del capitolato d'oneri della convenzione di concessione.
([8]) Cfr. il considerando 13 della decisione di avvio citata, tabella 2.
([9]) Come indicato al considerando (23) della decisione di avvio, lo SMAC ha optato per una procedura di appalto pubblico.

Tabella 1

Gli aeroporti vicini all'aeroporto di Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Durata in min.	93	106	79	119	102
Distanza in km	108	110	97	156	127

([1]) Le distanze e i tempi di percorrenza riportati nella seguente tabella sono tratti dal calcolatore Michelin considerando l'itinerario più rapido.

(15) Nell'aprile 2007 è stato interrotto un collegamento di linea per adempimento di obblighi di servizio pubblico (OSP) tra Angoulême e Lione operato da Twin JET. Nel 2008 e 2009 Ryanair ha effettuato tra aprile e ottobre un collegamento per Londra Stansted con tre rotazioni settimanali. Tra il 2004 e il 2011 gli altri movimenti commerciali dell'aeroporto di Angoulême erano dovuti principalmente a voli di aeroclub o eliclub e dell'aviazione d'affari.

(16) Considerando il traffico passeggeri dell'aeroporto di Angoulême sintetizzato nella seguente tabella 2, l'aeroporto di Angoulême rientra nella categoria D, secondo quanto stabilito al punto 15 degli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali del 2005 ([10]) (di seguito gli «orientamenti del 2005»).

Tabella 2

Traffico e movimenti dell'aeroporto di Angoulême ([1])

	Passeggeri	di cui Ryanair	% collegamenti di linea	Movimenti
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Traffico e movimenti secondo la lettera delle autorità francesi del 20 gennaio 2012.
([2]) Valori per i mesi da gennaio a novembre 2011.

(17) L'analisi della situazione finanziaria dell'aeroporto di Angoulême mostra che la gestione della piattaforma è stata caratterizzata da forti perdite nei periodi in esame. I contributi versati al gestore aeroportuale per il funzionamento dell'aeroporto nel periodo 2004-2011 sono stati complessivamente pari a 10 232 310 EUR ([11]). Gli investimenti effettuati dal gestore dell'aeroporto nel periodo 2004-2011, che non rientrano nella sfera di competenza sovrana dello Stato, sono ammontati a 1 277 000 EUR. Questi ultimi sono stati finanziati dagli enti territoriali interessati e in seguito dallo SMAC e dalla CCI-aeroporto ([12]).

([10]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.
([11]) Cfr. il considerando 28 della presente decisione.
([12]) Cfr. il considerando 21 della presente decisione.

3. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

3.1. Aiuti finanziari all'aeroporto

3.1.1. *Quadro contrattuale delle sovvenzioni all'aeroporto*

(18) Una parte degli investimenti e del disavanzo operativo dell'aeroporto di Angoulême è stata coperta dal CG16, dalla COMAGA e dalla CCBC a seguito di un accordo di partenariato ([13]) (in appresso la «convenzione del 2002») sottoscritto con la CCI di Angoulême. Questa convenzione fa seguito all'affidamento di una concessione di area pubblica attrezzata (*«concession d'outillage public»*) locale da parte dello Stato. Di conseguenza il CG16, la COMAGA e la CCBC hanno versato alla CCI di Angoulême fino al 31 dicembre 2006 apporti finanziari per il funzionamento dell'aeroporto ([14]). Dal 1º gennaio 2007 lo SMAC è subentrato negli impegni della convenzione del 2002.

(19) In applicazione dell'accordo per il subappalto del 2009, lo SMAC si è fatto carico del disavanzo operativo della CCI-aeroporto per il periodo 2009-2011. I criteri di suddivisione dei contributi tra i membri costitutivi dello SMAC in merito alle spese imputabili all'aeroporto di Angoulême restano per questo periodo identici a quelli della convenzione del 2002.

(20) Infine, come precedentemente osservato, dal 1º gennaio 2012 l'aeroporto di Angoulême è gestito dalla società Snc-Lavalin nell'ambito di un appalto pubblico di gestione di sei anni concesso dallo SMAC ([15]). Ogni candidato all'appalto ([16]) doveva proporre un piano di orientamento strategico distinguendo tra una «proposta di base» ([17]) e una «proposta proattiva» ([18]). L'autorità delegante ha optato per questa seconda proposta.

3.1.2. *Investimenti infrastrutturali*

(21) Il dettaglio dei contributi effettivamente versati alla CCI-aeroporto dalle varie autorità pubbliche per il finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura aeroportuale è riportato nella decisione di avvio ([19]). La Commissione rammenta che gli investimenti non rientranti nella sfera di competenza sovrana dello Stato ed effettuati dalla CCI-aeroporto nel periodo 2004-2011 sono ammontati a 1 277 000 EUR e sono stati finanziati dagli enti territoriali interessati (CG16, COMAGA, CCBC) e successivamente dallo SMAC e dalla CCI-aeroporto.

(22) Questi investimenti erano destinati all'allungamento della pista di 50 m per dotare l'aeroporto di Angoulême delle caratteristiche tecniche necessarie per accogliere compagnie aeree che potessero contribuire allo sviluppo del traffico aereo. Le autorità francesi dichiarano inoltre che i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione e gli impianti modulari miravano in particolare a soddisfare gli standard normativi applicabili alle strutture aperte al pubblico.

(23) Fatta eccezione per le competenze dello Stato, lo SMAC si assume la responsabilità e la gestione degli investimenti per la ristrutturazione e l'equipaggiamento dell'aeroporto a partire dal 1º gennaio 2012. In assenza di un programma definitivo, questi investimenti sono stimati nel periodo 2012-2017 ([20]) a 1 200 000 EUR.

([13]) Convenzione del 23 maggio 2002 relativa alle condizioni di finanziamento del funzionamento e dello sviluppo dell'aeroporto di Angoulême-Brie-Champniers.

([14]) I criteri di suddivisione di questi contributi sono indicati nella tabella 2 della decisione di avvio.

([15]) Atto d'impegno di Snc-Lavalin del 19 luglio 2011 accettato dallo SMAC l'8 agosto 2011 in virtù di una delibera del 23 giugno 2011.

([16]) Bando di gara pubblicato il 9 marzo 2011 nel BOAMP (*Bulletin officiel des annonces des marchés publics*) n. 48-B, annuncio n. 222.

([17]) La proposta di base corrisponde agli obiettivi e ai risultati che l'operatore ritiene realistico controllare e assumere nel corso del tempo in base alle condizioni di esecuzione dell'appalto affidatogli, alla luce del contesto economico, delle specificità dell'appalto e della congiuntura del trasporto aereo, nonché della situazione e del particolare ambiente della piattaforma.

([18]) La proposta proattiva mira a garantire lo sviluppo di collegamenti commerciali di linea e valuta le ripercussioni sui conti dell'aeroporto e l'eventuale remunerazione del gestore, nonché l'entità dei contributi finanziari aggiuntivi che lo SMAC deve versare al di fuori dell'appalto.

([19]) Cfr. il considerando 30 della decisione di avvio (cit.), tabella 3.

([20]) Delibera dello SMAC del 23 giugno 2011.

3.1.3. *Finanziamento dei costi connessi ai compiti di competenza dello Stato*

(24) La convenzione del 2002 esclude esplicitamente dal proprio campo di applicazione gli investimenti direttamente connessi ai compiti di competenza dello Stato. Secondo le autorità francesi, questi costi ([21]) comprendono le spese operative e le spese delle attrezzature per la sicurezza della navigazione aerea ([22]) e per la protezione contro atti ostili ([23]). Queste spese sono così suddivise:

Tabella 3

Spese per la sicurezza e la protezione

(in EUR)

Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sicurezza	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Protezione	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Spese generali	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Totale	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Queste spese sono state coperte con gli accantonamenti destinati agli ammortamenti della tassa aeroportuale e con le sovvenzioni aggiuntive del *«Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien»* (FIATA, il Fondo d'intervento per gli aeroporti e il trasporto aereo), sostituite da una maggiorazione della tassa aeroportuale a partire dal 2008. La tassa aeroportuale, prevista dall'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese, viene riscossa dai gestori degli aeroporti che nell'ultimo anno civile noto hanno registrato un traffico in arrivo o in partenza di oltre 5 000 passeggeri. Un decreto ministeriale riporta l'elenco degli aeroporti interessati e l'ammontare della tassa applicabile per ciascun aeroporto ([24]).

(26) Secondo le autorità francesi le risorse percepite sono così suddivise:

Tabella 4

Risorse destinate al finanziamento delle attività di competenza dello Stato

(in EUR)

Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gettito della tassa	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Maggiorazione	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Totale	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Sovvenzioni al funzionamento*

(27) Fino al 2008 il CG16, la COMAGA e la CCBC si sono fatte carico del disavanzo operativo e delle annualità di rimborso del prestito, secondo quanto stabilito dalla convenzione del 2002. Il saldo dell'eventuale disavanzo era coperto dalla CCI di Angoulême con un contributo del suo servizio generale ([25]). Il massimale di disavanzo annuo coperto dalle parti della convenzione del 2002, inizialmente fissato a 350 000 EUR, è stato alzato a partire dal 2004. Lo SMAC ha compensato per intero il disavanzo operativo della CCI-aeroporto a partire dal 2008 e dal 1º gennaio del 2009, data in cui se ne è assunto l'impegno in virtù dell'accordo per il subappalto del 2009.

([21]) Oltre ai flussi finanziari connessi agli investimenti di competenza dello Stato di cui al considerando 24 della presente decisione, i flussi finanziari relativi al funzionamento dell'aeroporto sono citati al considerando 43, tabella 4, della decisione di avvio.
([22]) Veicoli antincendio, veicolo di protezione dalla fauna selvatica, recinzioni.
([23]) Attrezzature per il controllo dei passeggeri e dei relativi bagagli da stiva.
([24]) Cfr. la sezione 8.1.1.2. della presente decisione.
([25]) Cfr. il considerando 36 della decisione di avvio.

(28) I contributi versati in tutto alla CCI-aeroporto per il funzionamento dell'aeroporto di Angoulême nel periodo 2004-2011 sono così distribuiti:

Tabella 5

Importo delle sovvenzioni al funzionamento ricevute dalla CCI-aeroporto

(in migliaia di EUR)

Anno	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sovvenzioni	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Dal 2012 la società Snc-Lavalin è aggiudicataria del contratto di funzionamento a seguito di un appalto pubblico. La proposta di base e la proposta proattiva di cui sopra (cfr. le note 17 e 18) presentavano, in base a una stima previsionale del risultato operativo, l'importo massimo del contributo di pareggio finanziato dallo SMAC e l'ammontare della remunerazione forfettaria a favore del concessionario. Le offerte presentate da Snc-Lavalin sono così sintetizzate:

Tabella 6

Massimale delle sovvenzioni al funzionamento e remunerazione destinati a Snc-Lavalin (IVA inclusa) — Proposta di base

(in EUR)

Anno	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Contributo di pareggio	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Remunerazione	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Totale	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabella 7

Massimale delle sovvenzioni al funzionamento e remunerazione destinati a Snc-Lavalin (in euro, IVA inclusa) — Proposta proattiva

(in EUR)

Anno	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Contributo di pareggio	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Remunerazione	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Totale	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Quadro tariffario dell'aeroporto di Angoulême**

(30) La CCI di Angoulême ha assunto nel tempo quattro decisioni in ambito tariffario, di cui le ultime due sono state approvate dallo SMAC:

Tabella 8

Diritti aeronautici dell'aeroporto di Angoulême

(in EUR)

	Tariffe al 15/06/2003	Tariffe al 01/12/2005	Tariffe al 01/01/2009	Tariffe al 01/06/2010
Atterraggio	Diverse quote	Diverse quote	Diverse quote	Diverse quote

(in EUR)

	Tariffe al 15/06/2003	Tariffe al 01/12/2005	Tariffe al 01/01/2009	Tariffe al 01/06/2010
Atterraggio B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Illuminazione	26,25	27,35	27,35	35
Parcheggio (all'ora e per tonnellata oltre le due ore)	0,25	0,26	0,26	0,27
Passeggeri dell'Unione	3,61	3,76	2,76	2,85
Diritti PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Diritti per passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta.

(31) Le compagnie che pianificavano voli di linea potevano beneficiare di una convenzione specifica in base ai servizi richiesti e ottenere in tal senso delle riduzioni ([26]).

3.3. **Relazioni con Ryanair**

3.3.1. *Contratti sottoscritti con Ryanair e Airport Marketing Services*

(32) A seguito di un invito a presentare progetti a livello europeo ([27]), l'8 febbraio 2008 lo SMAC ha stipulato due contratti: uno con la compagnia aerea Ryanair e l'altro con Airport Marketing Services (in appresso «AMS»), impresa controllata da Ryanair al 100 %. Entrambi i contratti (in appresso «gli accordi del 2008») hanno per oggetto un collegamento aereo regolare tra gli aeroporti di Angoulême e di Londra Stansted.

(33) Il contratto stipulato con Ryanair riguarda i servizi aeroportuali (di seguito «il contratto di servizi aeroportuali») mentre quello con AMS (di seguito «il contratto di servizi di marketing») i servizi di promozione e di marketing della linea.

(34) Gli accordi del 2008 sono stati stipulati per un periodo di cinque anni dall'apertura della linea ([28]). Se non sono stati sottoscritti contratti simili con nessun'altra compagnia aerea, la decisione tariffaria del 1º marzo 2009 riprende tutte queste misure tariffarie. Questa decisione cita un «contributo al costo di sviluppo della linea» di 15 EUR, 12 EUR e 9 EUR a passeggero rispettivamente nei primi tre anni di apertura della linea, con un massimale rispettivamente di 400 000 EUR, 300 000 EUR e 225 000 EUR. Quest'ultima misura non compare nella decisione tariffaria del 2010.

3.3.2. *Contratto di servizi aeroportuali*

(35) Secondo il contratto di servizi aeroportuali, Ryanair s'impegna a garantire nel periodo estivo tre collegamenti aerei a settimana ([29]). Peraltro, come già indicato nella decisione di avvio ([30]), lo SMAC concede a Ryanair alcune riduzioni rispetto alle tariffe generali vigenti:

Tabella 9

Diritti aeroportuali applicati a Ryanair

(in EUR)

Anno	2008	2009	2010	2011	2012
Diritti per passeggero	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Cfr. il considerando 35) della tabella 9 della presente decisione relativa a Ryanair.
([27]) GU S 144-179348 del 28.7.2007.
([28]) Articolo 2.1 di entrambi i contratti.
([29]) Articolo 4.1 del contratto di servizi aeroportuali.
([30]) Cfr. il considerando 55 e seguenti della decisione di avvio.

(in EUR)

Anno	2008	2009	2010	2011	2012
Diritti di atterraggio per rotazione	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Diritti di assistenza a terra per rotazione	195	245	245	245	245

(36) Lo SMAC si è impegnato a non modificare nel corso del contratto l'ammontare dei suddetti diritti e a non imporre altri oneri, né direttamente né indirettamente ([31]). Il contratto di servizi aeroportuali prevedeva infine una penale a carico di Ryanair nel caso in cui quest'ultima avesse risolto il contratto ([32]). Infatti, in caso di risoluzione del contratto da parte di Ryanair entro la fine del terzo anno di contratto, questa clausola prevedeva che Ryanair versasse 17 000 EUR per il quarto anno e 8 500 EUR per il quinto anno.

3.3.3. *Contratto di servizi di marketing*

(37) Il contratto di servizi di marketing si basa esplicitamente sull'impegno di Ryanair di operare collegamenti sulla linea Angoulême — Londra Stansted, come descritta nel contratto di servizi aeroportuali ([33]). Con questo contratto AMS s'impegna a fornire servizi di marketing nei primi tre anni di contratto attraverso il sito Internet di Ryanair in contropartita di un pagamento da parte dello SMAC ([34]).

(38) Inoltre, benché il contratto di servizi di marketing sia stato sottoscritto da AMS, esso ([35]) prevedeva che in caso di risoluzione da parte di Ryanair entro la fine del terzo anno di contratto Ryanair versasse allo SMAC una penale di 50 000 EUR per il quarto anno e di 25 000 EUR per il quinto anno.

3.3.4. *Esecuzione del contratto da parte dello SMAC, della CCI di Angoulême e di Ryanair/AMS*

(39) Nel 2008 e 2009 l'attività commerciale di Ryanair ha rappresentato il 95-97 % del traffico dell'aeroporto di Angoulême. Quest'attività copriva tra il 25 e il 28 % della capacità teorica complessiva dell'aeroporto, stimata dalle autorità francesi in 100 000 passeggeri annui.

(40) Di seguito sono riportati i flussi finanziari tra il gestore dell'aeroporto, lo SMAC, Ryanair e AMS nel periodo 2008-2010:

Tabella 10

Flussi finanziari tra il 2008 e il 2010

(in EUR)

	2008	2009	2010	Totale
Diritti	54 086	70 294	0	124 380
Supporto marketing ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Trasferimento netto ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) I pagamenti relativi al contratto di servizi di marketing sono stati effettuati direttamente dallo SMAC a AMS.
([2]) Questo trasferimento netto non tiene conto delle altre entrate o spese legate all'attività di Ryanair.

(41) Gli accordi del 2008 non sono stati eseguiti oltre il 2009. Dopo aver subordinato in un primo momento la prosecuzione del servizio nel 2010 all'interruzione dei versamenti previsti dal contratto di servizi di marketing, pari a 225 000 EUR per il terzo anno e a 400 000 EUR per il quarto anno, e in un secondo momento al mantenimento degli importi delle prestazioni del contratto di servizi di marketing, ma con una limitazione del servizio ai due mesi estivi invece degli otto mesi contrattualmente previsti, Ryanair ha notificato un preavviso di interruzione del collegamento aereo.

([31]) Articolo 6 del contratto di servizi aeroportuali.
([32]) Articolo 10.3 del contratto di servizi aeroportuali.
([33]) Articolo 1 del contratto di servizi di marketing.
([34]) Cfr. il considerando 60 della decisione di avvio.
([35]) Articolo 7 del contratto di servizi di marketing.

(42) Il 28 giugno 2010 lo SMAC ha presentato al Tribunale amministrativo di Poitiers una domanda di risarcimento per il danno subito a causa della sospensione delle attività. Ryanair ha adito la Corte arbitrale internazionale di Londra, di cui lo SMAC contesta da allora la competenza dinanzi al Conseil d'État. Quest'ultimo procedimento è tuttora pendente.

4. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(43) Nell'ambito della sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale, da un lato, la Commissione ha espresso dubbi sugli apporti finanziari ai gestori dell'aeroporto ([36]).

(44) In primo luogo, la Commissione ha formulato dubbi sull'ambito delle attività non di carattere economico che possono essere finanziate dall'autorità pubblica. La Commissione ha infatti sottolineato che l'inclusione di tutte le attività dell'aeroporto di Angoulême nell'ambito di un servizio di interesse economico generale («SIEG») poteva essere inficiata da un errore manifesto di valutazione a norma della prima condizione della sentenza *Altmark* ([37]).

(45) In secondo luogo, la Commissione ha espresso dubbi sul rispetto della seconda condizione della sentenza *Altmark*, secondo cui i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione delle attività sovvenzionate devono essere previamente definiti.

(46) In terzo luogo, la Commissione ha formulato dubbi sul livello della compensazione dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico di cui beneficia la società Snc-Lavalin (terza condizione della sentenza *Altmark*). In quarto e ultimo luogo, la Commissione ha espresso seri dubbi sulla procedura di selezione dei prestatori dei servizi (quarta condizione della sentenza *Altmark*), anche in relazione al periodo di gestione di Snc-Lavalin, in assenza di qualsiasi informazione sull'offerta concorrente.

(47) D'altro lato, la Commissione ha sollevato dubbi sulle misure concesse a Ryanair. Una volta stabilita l'esistenza di un potenziale collegamento tra il contratto di servizi aeroportuali e il contratto di servizi di marketing, la Commissione ha infatti ritenuto che Ryanair non avesse pagato un prezzo di mercato per l'utilizzo dei servizi aeroportuali ([38]).

5. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

5.1. Sugli aiuti finanziari all'aeroporto

5.1.1. *Qualificazione di aiuto di Stato*

5.1.1.1. Nozione di attività economica

a) Soggetti che esercitano l'attività di gestione dell'aeroporto

(48) Le autorità francesi osservano innanzitutto che lo SMAC ha mantenuto alcune responsabilità in materia di investimento e di politica commerciale. Lo SMAC è l'unico firmatario dei contratti con Ryanair. Le autorità francesi ritengono che questa partecipazione alla gestione dell'aeroporto sia giustificata dai compiti di interesse generale che sono di responsabilità delle autorità pubbliche.

b) Base giuridica della valutazione del finanziamento pubblico delle infrastrutture

(49) Le autorità francesi ritengono che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali debba essere valutato secondo gli orientamenti del 1994 ([39]). In tal senso, le autorità francesi sono del parere che il punto 12 dei suddetti orientamenti escluda ogni controllo di tale finanziamento a norma del diritto sugli aiuti di Stato. Esse aggiungono che fino all'entrata in vigore degli orientamenti del 2005 la qualificazione delle attività e delle infrastrutture aeroportuali era soggetta a incertezza giuridica. La posizione del Tribunale dell'Unione europea non sarebbe stata sufficientemente chiara nel definire il carattere economico delle attività di gestione e di funzionamento di un aeroporto.

([36]) Cfr. il considerando 175 della decisione di avvio (cit.).
([37]) Sentenza della Corte del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Raccolta 2003, pag. 7747).
([38]) Cfr. il considerando 240 della decisione di avvio (cit.).
([39]) Orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

c) Esercizio dei pubblici poteri

(50) Le autorità francesi sottolineano che nella decisione relativa all'aeroporto di Lipsia ([40]) la Commissione ha ritenuto che alcune infrastrutture aeroportuali destinate all'esercizio di prerogative legate alla sicurezza pubblica, alla lotta antincendio e alla sicurezza di funzionamento non sono qualificabili come attività economiche. Secondo le autorità francesi, queste attività di sicurezza e di protezione ([41]) sono finanziate con il gettito della tassa aeroportuale ([42]). Questa tassa viene fissata annualmente in base ai costi da coprire ed è riscossa dai soggetti pubblici o privati che gestiscono aeroporti la cui attività supera le 5 000 unità di traffico ([43]). Questo sistema sarebbe giustificato da specifiche esigenze di sicurezza e di protezione che vanno al di là delle semplici necessità di gestione.

(51) Le autorità francesi precisano che alcune delle spese finanziate in questo modo non sono coperte al 100 % ([44]). Per giunta, i dati dichiarati dai gestori aeroportuali sarebbero passibili di controlli relativi all'anno in corso e ai due anni precedenti.

(52) Le autorità francesi affermano che questo sistema non determina alcuna sovracompensazione. Da un lato, la tassa aeroportuale garantirebbe il rimborso delle spese solo una volta verificati i dati dichiarati; dall'altro, gli investimenti sarebbero compensati con gli accantonamenti per gli investimenti. Infine il saldo positivo sarebbe riportato agli anni successivi e destinato a coprire le spese finanziarie a carico del gestore. A tale proposito, le autorità francesi sostengono che vi sia una frequente carenza di finanziamenti riconducibili alla tassa aeroportuale dovuta all'aumento dei costi di sicurezza e di protezione ([45]).

(53) Le autorità francesi precisano inoltre che la CCI di Angoulême sostiene altri costi rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri, conformemente alla convenzione e al capitolato d'oneri della concessione. In tal senso il gestore avrebbe garantito il servizio di informazioni sui voli ([46]) (AFIS) quando lo Stato non effettuava il servizio di controllo, mentre quando lo Stato si faceva carico di quest'attività, il gestore avrebbe versato a quest'ultimo un contributo ai costi del servizio ([47]). Ai sensi dell'accordo per il subappalto sottoscritto tra la CCI e lo SMAC, la CCI di Angoulême avrebbe garantito il servizio AFIS al di là delle ore di copertura del servizio di controllo da parte dello Stato. Le autorità francesi ritengono che i costi derivanti da queste attività e sostenuti dalla CCI di Angoulême siano i seguenti:

(in migliaia di EUR)

Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Controllo aeroporto	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Totale	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Le autorità francesi riferiscono infine che la CCI di Angoulême, gli enti locali e lo SMAC hanno finanziato nel 2004 e nel 2005 i lavori di ristrutturazione della torre di controllo per 84 800 EUR e hanno finanziato nel 2008 i lavori di illuminazione e di alimentazione elettrica ininterrotta delle aree per 89 300 EUR.

5.1.1.2. Esistenza di un vantaggio selettivo

(55) Per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture e la gestione fuori dall'ambito delle attività di competenza dello Stato, le autorità francesi sottolineano innanzitutto che le autorità pubbliche che hanno partecipato al finanziamento dell'aeroporto di Angoulême non hanno perseguito soltanto un obiettivo di redditività, avendo tenuto conto anche delle ripercussioni economiche e sociali sulla regione. Di conseguenza, il test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato non sarebbe sufficiente per giustificare questi finanziamenti. Le autorità francesi

([40]) Decisione 2008/948/CE della Commissione, del 23 luglio 2008, relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (GU L 346 del 23.12.2008, pag. 1)..
([41]) Le autorità francesi ritengono che queste attività includano le azioni contro il pericolo rappresentato dalla fauna selvatica.
([42]) Il sistema della tassa aeroportuale è previsto dall'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese e dal decreto ministeriale del 30 dicembre 2009 relativo alle modalità di dichiarazione dei gestori aeroportuali per la determinazione della tariffa passeggero della tassa aeroportuale.
([43]) Un'unità di traffico corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o di posta.
([44]) Ad esempio il costo delle recinzioni è coperto solo al 50 %.
([45]) Tra il 1999 e il 2010 le spese di sicurezza e di protezione sarebbero aumentate di 6,4 volte.
([46]) Servizio *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Le autorità francesi precisano che questo contributo è stato versato per l'esercizio 2008.

fanno tuttavia riferimento alla volontà dello SMAC di ottimizzare il funzionamento dell'aeroporto al fine di limitare il suo contributo. A sostegno della propria posizione, le autorità francesi citano la fissazione di un massimale contrattuale del deficit garantito, introdotta a seguito della gara d'appalto, nonché la razionalizzazione della cadenza previsionale degli investimenti nel corso della durata della convenzione.

5.1.1.3. Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi

(56) Le autorità francesi affermano che l'aiuto finanziario pubblico concesso all'aeroporto di Angoulême non incide sulla concorrenza. Considerando che gli aeroporti di Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle e Bordeaux sono a oltre 60 minuti di viaggio ([48]) in automobile dall'aeroporto di Angoulême, le autorità francesi sono del parere che questi aeroporti non dovrebbero essere inclusi nel bacino di utenza di quest'ultimo.

(57) Per giunta, l'aeroporto di Niort non sarebbe adatto ad accogliere voli commerciali; il suo traffico sarebbe praticamente inesistente. L'aeroporto di Périgueux potrebbe invece accogliere soltanto aeromobili biturboelica di capienza inferiore a 60 posti, quindi con caratteristiche non corrispondenti a quelle degli aeromobili di medio raggio europei di cui dispone la maggior parte delle compagnie *low cost*. La valutazione del traffico passeggeri diretti a Londra, in partenza da Bordeaux, Limoges e La Rochelle, non evidenzierebbe variazioni significative di traffico riconducibili all'apertura e alla chiusura del collegamento Angoulême — Londra Stansted:

Pax Londra	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Questo forte incremento di traffico sarebbe dovuto all'entrata in funzione a giugno 2010 dell'aerostazione Billi dedicata al traffico *low cost*.

(58) Le autorità francesi ritengono inoltre che i collegamenti ferroviari con Angoulême non siano in concorrenza con il collegamento aereo per Londra. Si tratterebbe di due mercati distinti a causa delle differenze di prezzo e per i tempi di percorrenza del TGV e dell'Eurostar. Inoltre l'intermodalità tra il TGV e l'aeroporto di Bordeaux sarebbe praticamente inesistente, visto che il collegamento Tours — Angoulême — Bordeaux non è ad alta velocità.

(59) Più in generale, le autorità francesi fanno riferimento agli orientamenti del 2005 secondo cui *«è poco probabile che i finanziamenti concessi ai piccoli aeroporti regionali (categoria D) siano tali da falsare la concorrenza e da incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse»*. Nonostante le considerazioni di cui sopra, le autorità francesi ritengono che soltanto gli aeroporti di Bordeaux, Limoges e La Rochelles potrebbero rientrare nel bacino di utenza dell'aeroporto di Angoulême per via del loro traffico e delle loro caratteristiche.

(60) Tuttavia, il fatto stesso che Ryanair abbia aperto un collegamento per Londra Stansted dagli aeroporti di La Rochelle e di Limoges indicherebbe che le compagnie aeree li considerano dei mercati distinti. Tra l'altro, il tempo di percorrenza tra la città di Angoulême e gli aeroporti di Bordeaux, Limoges e La Rochelle, simile alla durata del volo tra gli aeroporti di Angoulême e di Londra Stansted, sarebbe un deterrente per gli abitanti di Angoulême.

(61) Le autorità francesi ritengono pertanto che il criterio dell'incidenza sulla concorrenza non risulti rispettato e che gli addebiti mossi dalla Commissione in merito ai finanziamenti pubblici a favore dell'aeroporto di Angoulême non siano fondati dal momento che una delle condizioni fondamentali dell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE non è soddisfatta.

([48]) Le autorità francesi basano questa soglia sulla decisione della Commissione del 16 maggio 2006 nella causa NN21/06 Regno Unito/City of Derry Airport (GU C 272 del 9.11.2006, pag. 13). Tra l'altro, esse hanno utilizzato il calcolatore Michelin per valutare il tempo di viaggio considerando l'itinerario più rapido.

5.1.2. *Compatibilità con il mercato interno*

5.1.2.1. Compatibilità ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE

(62) Le autorità francesi ritengono che i finanziamenti concessi ai gestori dell'aeroporto di Angoulême potrebbero essere dichiarati compatibili con il mercato interno ed esenti dall'obbligo di notifica, anche se non tutte le condizioni stabilite dalla sentenza *Altmark* fossero rispettate. Esse ritengono che questo aeroporto dovrebbe essere considerato nell'insieme un SIEG destinato a contribuire allo sviluppo economico della regione. Secondo le autorità francesi, tale compatibilità si baserebbe direttamente sull'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE e sulla decisione 2005/842/CE della Commissione (in seguito «la decisione SIEG del 2005») ([49]) per il periodo antecedente al 30 gennaio 2012. Per il periodo successivo, la compatibilità sarebbe fondata sulla decisione 2012/21/UE della Commissione (di seguito «la decisione SIEG del 2011») ([50]).

a) Periodo di gestione della CCI di Angoulême o della CCI di Angoulême associata allo SMAC

i) Esistenza di un atto d'incarico

(63) Le autorità francesi dichiarano che l'atto d'incarico alla base del compito di servizio pubblico della CCI di Angoulême scaturisce dall'articolo 170-1 del codice di commercio francese, secondo cui questo ente contribuisce *«allo sviluppo economico, alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese e delle loro associazioni eseguendo […] ogni incarico di servizio pubblico e ogni compito di interesse generale necessari all'adempimento di tali funzioni»*. In tal senso *«ogni ente […] può eseguire […] un compito di creazione e di gestione di apparecchiature, soprattutto […] aeroportuali»*.

(64) Le autorità francesi aggiungono che questo quadro giuridico si aggiunge agli atti che conferiscono alla CCI di Angoulême la responsabilità della gestione e del funzionamento dell'aeroporto, da cui sarebbe scaturito un atto d'incarico affidato alla CCI di Angoulême per la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali. Lo stesso discorso varrebbe per gli atti con cui la CCI di Angoulême e gli enti territoriali coinvolti hanno deciso di contribuire al finanziamento dell'aeroporto.

ii) Livello della compensazione

(65) Le autorità francesi ritengono che il quadro contabile e di bilancio applicabile alla CCI di Angoulême ([51]) fosse tale da consentire di evitare ogni sovracompensazione.

(66) In generale le attività dell'aeroporto sarebbero oggetto di una voce specifica. Tra l'altro, questo controllo scaturirebbe dalla votazione del bilancio dell'aeroporto da parte dei membri eletti della CCI di Angoulême, a seguito della convalida effettuata dall'Ufficio ([52]) della CCI di Angoulême. In tal senso, le autorità francesi precisano che l'elaborazione del bilancio è accompagnata da documenti relativi allo stato delle operazioni di funzionamento, allo stato della capacità di autofinanziamento e delle operazioni in conto capitale, nonché dalla tabella delle prestazioni e dei contributi interservizi e dalla tabella dell'organico e del totale delle retribuzioni.

(67) Analogamente le autorità francesi sostengono che, secondo lo statuto dello SMAC, l'attività di quest'ultimo è interamente destinata al servizio pubblico aeroportuale. Le attività dell'aeroporto sarebbero oggetto di un bilancio specifico. Le autorità francesi aggiungono che il bilancio viene votato dal comitato sindacale e che ogni nuova misura, oltre al superamento del 5 % del bilancio precedente, deve essere autorizzata a maggioranza qualificata.

(68) Le autorità francesi ritengono infine che una rendicontazione a intervalli regolari consenta di verificare che il bilancio votato sia effettivamente eseguito, escludendo ogni sovracompensazione. L'assemblea generale procederebbe a una nuova votazione a *n*+1 per accettare i bilanci eseguiti. L'ultimo livello di controllo sarebbe garantito dalla trasmissione dei conti della CCI di Angoulême alla prefettura, che ne verificherebbe la regolarità. Fino al 31 dicembre 2006 il servizio dell'aviazione civile avrebbe espresso il suo parere alla prefettura. Lo SMAC approverebbe i bilanci iniziali, rettificativi ed eseguiti in qualità di autorità concedente.

([49]) Decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

([50]) Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

([51]) Circolare n. 111 del 30 marzo 1992 che stabilisce le regole di bilancio e contabili applicabili alla CCI di Angoulême.

([52]) L'Ufficio della CCI di Angoulême è costituito da membri eletti che, a seguito di un'eventuale modifica, si pronunciano su un progetto di bilancio.

b) Periodo di gestione della società Snc-Lavalin e dello SMAC

i) Esistenza di un atto d'incarico

(69) Le autorità francesi ritengono che la definizione dei compiti di interesse economico generale affidati a Snc-Lavalin sia contenuta nel capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche ([53]). Esse dichiarano che lo sviluppo della piattaforma aeroportuale ne faccia parte integrante.

ii) Livello della compensazione

(70) Le autorità francesi sostengono che i conti profitti e perdite della CCI-aeroporto permettono di constatare l'assenza di qualsiasi sovracompensazione.

(71) Oltre alla separazione contabile garantita dalla creazione di una filiale della società Snc-Lavalin ([54]), l'assenza di sovracompensazione sarebbe garantita dal controllo dello SMAC ([55]), destinato a evitare una sovracompensazione del contributo di quest'ultimo al costo dei compiti di interesse economico generale.

(72) Le autorità francesi sono inoltre del parere che la remunerazione della società Snc-Lavalin fosse congrua. Da un lato, l'offerente doveva determinare la garanzia massima richiesta dallo SMAC per pareggiare il suo esercizio, sia nella proposta di base (funzionamento senza traffico commerciale) che nella proposta proattiva (funzionamento con traffico commerciale). Se la proposta scelta è quella proattiva, le autorità francesi sottolineano che l'offerta della società Snc-Lavalin era la più vantaggiosa dal punto di vista economico. Dall'altro, esse dichiarano che le spese sostenute dallo SMAC nell'esercizio 2012, senza traffico commerciale, ammontavano a 644 000 EUR rispetto agli 810 000 EUR nel 2010.

(73) Le autorità francesi precisano infine che l'onere dell'imposta patrimoniale era a carico dello SMAC che, in qualità di proprietario, aveva scelto di non farla gravare sul gestore.

(74) Le autorità francesi ritengono pertanto che i finanziamenti concessi ai gestori dell'aeroporto di Angoulême potrebbero essere dichiarati compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE e in base alla decisione SIEG del 2005 per il periodo antecedente al 30 gennaio 2012 e alla decisione SIEG del 2011 per il periodo successivo.

5.1.2.2. Compatibilità ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE

a) Investimenti infrastrutturali

(75) Le autorità francesi ritengono che, ove la Commissione ritenesse la sovvenzione pubblica agli investimenti infrastrutturali un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, essa dovrebbe essere considerata compatibile con il mercato interno conformemente agli orientamenti del 2005.

i) Obiettivo di interesse generale chiaramente definito (condizione 1)

(76) Le autorità francesi sostengono che lo sviluppo economico e turistico del dipartimento della Charente corrisponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito. Esse sono del parere che la prassi della Commissione ([56]) autorizzi l'amministrazione pubblica a ritenere che lo sviluppo di un aeroporto regionale risponda a tale obiettivo.

ii) Necessità e proporzionalità degli investimenti rispetto all'obiettivo perseguito (condizione 2)

(77) Secondo le autorità francesi, questi investimenti hanno soddisfatto le condizioni di necessità e di proporzionalità. In tal senso, esse citano uno studio ([57]) che giustifica la creazione di una struttura che associa tutti gli enti, istituti pubblici e professionali del turismo, illustrando l'interesse di sviluppare l'aeroporto di Angoulême invece di un'altra infrastruttura e valutando gli investimenti minimi a tale scopo.

([53]) Secondo l'articolo 8 del capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche, Snc-Lavalin deve garantire l'esecuzione dei compiti di competenza dello Stato, lo svolgimento di un servizio AFIS, la realizzazione di compiti tesi a garantire l'utilizzo sicuro dell'aeroporto, la manutenzione dei terreni e delle reti aeroportuali, nonché il mantenimento della capacità di accoglienza di un traffico commerciale di linea.

([54]) Si tratta della società di gestione dell'aeroporto di Angoulême Cognac.

([55]) Le autorità francesi ritengono che questo controllo sia previsto dal capitolato d'oneri della gara d'appalto.

([56]) Decisione della Commissione del 27 gennaio 2007 nella causa N 491/06, Italia — Aeroporto di Tortolì-Arbatax (GU C 133 del 15.6.2007, pag. 3).

([57]) Questo studio è stato condotto dal gruppo di consulenti per l'economia locale dei servizi aeroportuali (ELSA) ed è stato consegnato il 14 giugno 2006.

iii) Prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine (condizione 3)

(78) Le autorità francesi dichiarano che questo stesso studio prevedeva un traffico a medio termine di oltre 100 000 passeggeri annui, il che corrisponderebbe a una prospettiva soddisfacente d'uso a medio termine. A loro parere, queste previsioni si basano sull'ipotesi di un incremento della frequenza del primo collegamento per Londra e sull'apertura di un secondo collegamento.

iv) Accesso alle infrastrutture in modo paritario e non discriminatorio (condizione 4)

(79) Le autorità francesi sottolineano che l'accesso alle infrastrutture non era discriminatorio. L'unico vincolo nell'uso delle infrastrutture dell'aeroporto di Angoulême sarebbe legato alla limitazione imposta dalla capacità di accoglienza dell'area di traffico e dell'aerostazione. Gli incentivi sarebbero stati offerti a qualsiasi compagnia che avesse aperto un nuovo collegamento, ma di fatto solo Ryanair ne ha beneficiato.

v) Assenza di incidenza sugli scambi in misura contraria al comune interesse (condizione 5)

(80) Le autorità francesi sostengono che il fatto che l'aeroporto di Angoulême rientri nella categoria D della classificazione degli orientamenti del 2005 basti a giustificare l'assenza di incidenza sulla concorrenza in misura contraria al comune interesse.

vi) Necessità e proporzionalità dell'aiuto (condizione 6)

(81) Le autorità francesi ritengono che il finanziamento pubblico degli investimenti nella misura del 100 % fosse necessario al mantenimento del potenziale dell'aeroporto e al suo sviluppo. Secondo le suddette autorità, questa necessità avrebbe giustificato una suddivisione del finanziamento degli investimenti tra lo SMAC e il gestore, secondo l'accordo per il subappalto del 22 gennaio 2009. Questa situazione sarebbe diversa da quella che, a partire dal 2012, ha spinto lo SMAC a versare una remunerazione annua di 179 400 EUR per una prestazione di servizio a seguito di una gara d'appalto. Le autorità francesi precisano che questo quadro giuridico non prevedeva che lo SMAC effettuasse investimenti, ma che si facesse carico della gestione degli investimenti proposti dal prestatore o decisi dallo SMAC.

b) Finanziamenti al funzionamento

(82) Le autorità francesi dichiarano innanzitutto che tra il 1984 e il 2001 la CCI di Angoulême ha autorizzato anticipi all'aeroporto e sostengono che questo periodo dovrebbe essere escluso dall'esame della Commissione. Oltre tale periodo, gli altri importi sarebbero stati versati a titolo di aiuti al funzionamento.

(83) Inoltre, fatta eccezione per il finanziamento degli investimenti, le autorità francesi affermano che il disavanzo coperto dagli enti territoriali si è limitato a 350 000 EUR negli esercizi 2002 e 2003 ([58]). Esse aggiungono che negli esercizi dal 2004 al 2006 le decisioni del consiglio aeroportuale non sono state rendicontate. Il servizio generale della CCI di Angoulême avrebbe conferito l'importo necessario al pareggio del bilancio eseguito.

(84) Le autorità francesi ritengono infine che questi finanziamenti al funzionamento non incidano sulla concorrenza per le ragioni illustrate ai punti da (56) a (61) della presente decisione. Di conseguenza, esse sostengono che la condizione dell'incidenza sulla concorrenza non sia soddisfatta e che i finanziamenti pubblici per il funzionamento dell'aeroporto di Angoulême non costituiscano un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(85) Le autorità francesi sottolineano che, anche supponendo che i finanziamenti in questione siano degli aiuti, essi dovrebbero essere dichiarati compatibili con il mercato interno ed esenti dall'obbligo di notifica. A tale proposito le autorità francesi si basano sugli orientamenti del 2005 e sulla decisione SIEG del 2005.

5.2. **Rapporti con Ryanair**

5.2.1. *Qualificazione di aiuto di Stato*

(86) Le autorità francesi ritengono innanzitutto che il contratto di servizi aeroportuali e il contratto di servizi di marketing debbano essere valutati congiuntamente e che lo SMAC non abbia ragionato da investitore prudente operante in un'economia di mercato per i motivi di cui al punto (55) della presente decisione. Secondo le suddette autorità, è proprio la mancata risposta all'invito a presentare progetti per l'apertura di collegamenti aerei internazionali ad aver indotto la CCI di Angoulême, su atto d'incarico dello SMAC, a negoziare con Ryanair l'apertura di un collegamento Londra Stansted — Angoulême.

([58]) Questa soglia è stata stabilita dall'accordo di partenariato del 23 maggio 2002.

(87) Esse sottolineano altresì che i lavori di ristrutturazione ([59]) avviati nel 2006 non avrebbero avuto l'obiettivo di soddisfare una compagnia in particolare, ma di permettere di accogliere compagnie aeree. Le autorità francesi sottolineano tuttavia che l'assenza di altre compagnie aeree che utilizzassero regolarmente l'aeroporto ha fatto sì che questi investimenti fossero destinati quasi interamente a Ryanair.

(88) Per quanto riguarda i costi relativi ai rapporti commerciali con Ryanair, le autorità francesi dichiarano che il gestore dell'aeroporto ha dovuto sostenere costi di personale aggiuntivi. Esse riferiscono le seguenti differenze tra i costi previsionali e i costi effettivamente sostenuti:

Sicurezza	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Numero di agenti	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Equivalente tempo pieno	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Costi di personale (in migliaia di EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Protezione	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Numero di agenti	10	—	—	—	—	—
Equivalente tempo pieno	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Costi di personale (in migliaia di EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Assistenza e accoglienza	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Numero di agenti	1	—		—		—
Equivalente tempo pieno	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Costi di personale (in migliaia di EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Per gli altri costi aggiuntivi legati all'attività commerciale di Ryanair, vale lo stesso discorso dei costi di personale:

Sicurezza	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Prestazioni (in migliaia di EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Allungamento della pista di 50 m ed estensione, ristrutturazione ed equipaggiamento dell'aerostazione per gestire aeromobili da 200 passeggeri. Questi investimenti sono stati stimati in 977 000 EUR.

Sicurezza	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Altri	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***di cui leasing veicoli* (in migliaia di EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Protezione	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Prestazioni (in migliaia di EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Altri (in migliaia di EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Assistenza e accoglienza	Riferimento 2007	Variazione 2008/2007		Variazione 2009/2007		Variazione 2010/2007
		Previsione	Realizzato	Previsione	Realizzato	Previsione
Prestazioni (in migliaia di EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Altri (in migliaia di EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Compatibilità con il mercato interno*

(90) Secondo le autorità francesi non risultano soddisfatti alcuni dei presupposti degli orientamenti del 2005.

(91) Esse affermano innanzitutto che Ryanair non ha presentato un piano economico-finanziario. Secondo le autorità francesi, gli aiuti decrescenti che hanno condotto alla sottoscrizione degli accordi del 2008 erano tali da consentire alla compagnia aerea di ricavare un margine commerciale soddisfacente.

(92) Le autorità francesi sottolineano l'impossibilità di verificare il rispetto del criterio di intensità a causa dell'assenza del piano economico-finanziario. La CCI di Angoulême e lo SMAC avrebbero tuttavia considerato soddisfatto questo criterio in base alle informazioni disponibili per la creazione dei collegamenti con obbligo di servizio pubblico.

(93) Le autorità francesi ritengono inoltre che la tendenza all'incremento annuo del […] (*) % del numero di passeggeri, in assenza di un aumento delle rotazioni nel 2008 e 2009, avrebbe potuto confermarsi nel 2010.

(94) Infine, come illustrato ai punti da (56) a (60) della presente decisione, le autorità francesi ritengono che le misure adottate non incidano sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

5.3. **I nuovi orientamenti**

(95) La Francia ha presentato osservazioni in merito all'interpretazione dei nuovi orientamenti, sia sulla forma che sul merito, e ha acconsentito alla loro applicazione ai casi riguardanti misure cui è stata data esecuzione prima della loro pubblicazione.

(*) Segreto d'affari

(96) Le autorità francesi osservano che i nuovi orientamenti sono più flessibili dei precedenti per quanto riguarda gli aiuti al funzionamento. Secondo la Francia, la loro applicazione retroattiva a tutti gli aiuti consentirà di trattare in modo meno penalizzante le situazioni passate di alcuni aeroporti.

6. OSSERVAZIONI DI TERZI INTERESSATI

6.1. Osservazioni di Air France

(97) Air France ritiene che le misure concesse a Ryanair e alla sua controllata AMS siano particolarmente rappresentative della prassi commerciale di Ryanair.

(98) Air France ha presentato osservazioni alla Commissione anche in merito all'applicazione dei nuovi orientamenti al caso in questione. Essa contesta l'applicazione dei nuovi orientamenti alle cause relative agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti, anche se questi aiuti sono stati versati prima della pubblicazione dei nuovi orientamenti.

(99) Da un lato, Air France ritiene che si tratti di un'applicazione retroattiva dei nuovi orientamenti, che favorisce gli operatori non virtuosi legittimando comportamenti che, nel momento in cui sono stati messi in atto, non erano conformi alle norme applicabili. Al contrario, questo metodo penalizzerebbe gli operatori che si sono attenuti ai precedenti orientamenti astenendosi dal ricevere fondi pubblici.

(100) Dall'altro, Air France sottolinea che l'applicazione retroattiva dei nuovi orientamenti agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti sia contraria ai principi generali del diritto e alla giurisprudenza europea.

6.2. Osservazioni di Ryanair

(101) La compagnia Ryanair (di seguito «Ryanair») contesta che il contratto di servizi aeroportuali sottoscritto con l'aeroporto di Angoulême costituisca un aiuto di Stato.

(102) Ryanair sostiene che la sua decisione di aprire un collegamento Londra Stansted — Angoulême rispondesse alla volontà di tutelare una base aerea a basso costo con condizioni conformi alle caratteristiche dell'aeroporto di Angoulême. La compagnia sottolinea inoltre che l'aeroporto di Angoulême presentava particolarità tali da poter offrire un livello competitivo di tasse aeroportuali. Nonostante le incertezze legate all'apertura di un collegamento ([60]) e conseguentemente al rischio corso, Ryanair ritiene che l'aeroporto potesse ragionevolmente sperare di trarre un vantaggio dall'accordo stipulato, grazie al suo successo su altre linee.

(103) Ryanair indica inoltre che la decisione di interrompere il collegamento Londra Stansted-Angoulême era legata a motivi commerciali. Secondo la compagnia, i ricavi del 2009 sarebbero scesi del […] % rispetto a quelli del 2008 ([61]). Essa precisa poi di aver negoziato in buona fede, in applicazione dell'articolo 9 del contratto di servizi aeroportuali, con l'obiettivo di giungere a un accordo economico sostenibile con l'aeroporto di Angoulême e dichiara di aver richiesto a settembre 2009 una riduzione delle tasse aeroportuali. A seguito del rifiuto dello SMAC notificatole il 3 febbraio 2010, Ryanair dichiara di aver proposto il mantenimento del collegamento nei soli mesi di luglio e agosto, proposta seguita da una disdetta dell'accordo a causa dell'irricevibilità sollevata dello SMAC.

6.2.1. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

6.2.1.1. Presenza di risorse statali

(104) Ryanair sottolinea che le tasse non rappresentano la totalità delle risorse delle CCI e fa notare che l'articolo R. 224-6 del codice dell'aviazione civile francese impone agli aeroporti gestiti da una CCI di finanziare le proprie spese con i ricavi derivanti dal funzionamento dell'aeroporto. Ryanair ritiene che l'aeroporto fosse finanziato principalmente dalla CCI di Angoulême. Al contrario, lo SMAC non avrebbe avuto nessuna esperienza nella gestione di un aeroporto ([62]).

([60]) Ryanair precisa che non era stato operato su Angoulême nessun servizio commerciale regolare con aeromobili analoghi a quelli utilizzati da Ryanair e che non esisteva alcun riferimento per valutare la redditività del collegamento.

([61]) Ryanair attribuisce questo calo dei ricavi all'aumento delle tasse per passeggero applicate nel Regno Unito, all'incremento della quotazione del petrolio e alla crisi economica in generale.

([62]) Ryanair sottolinea che le trattative sono state condotte dalla CCI di Angoulême.

6.2.1.2. Imputabilità delle misure allo Stato

(105) Ryanair ritiene che il semplice fatto che la CCI di Angoulême sia sotto il controllo dello Stato e che le sue risorse siano rappresentate da tasse non basti per considerare soddisfatto il criterio dell'imputabilità allo Stato.

(106) Essa afferma che il criterio organico, ossia la natura pubblica di un ente, non sia sufficiente a stabilire l'imputabilità di una misura allo Stato ([63]). Nella fattispecie, dovrebbe essere operata una distinzione tra le CCI e altri enti pubblici ([64]). In tal senso Ryanair sottolinea che l'articolo L. 711-1 del codice di commercio francese vigente nel giugno 2005 considera le CCI enti pubblici economici e sottolinea altresì che una relazione parlamentare evidenzia il loro «dualismo istituzionale» e dubbi sulla loro qualifica ([65]). Ryanair osserva inoltre che lo Stato non partecipa al loro processo decisionale, essendo il suo ruolo limitato all'esercizio di una tutela ([66]).

6.2.2. *Vantaggio selettivo*

6.2.2.1. Valutazione congiunta di un vantaggio economico conferito a Ryanair e AMS

(107) Ryanair ritiene che AMS e Ryanair non debbano essere considerate un beneficiario unico delle misure in questione.

(108) Da un lato, il contratto di servizi di marketing, che aveva come beneficiario l'aeroporto, non sarebbe stato finalizzato ad aumentare il coefficiente di riempimento o il rendimento del collegamento operato da Ryanair. Dall'altro, né la struttura proprietaria della AMS, né il suo oggetto metterebbero in discussione il fatto che i contratti in questione avessero due oggetti distinti. Ryanair sottolinea inoltre che questi due contratti sono stati sottoscritti da persone diverse ([67]), nonostante l'identità di gestione sottolineata dalla Commissione.

(109) Ryanair precisa inoltre che la sottoscrizione di un contratto di servizi di marketing non rappresenta una condizione per l'apertura di un nuovo collegamento. Questa prassi sarebbe tuttavia più frequente nel caso degli aeroporti regionali ([68]).

6.2.2.2. Valutazione congiunta del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing

(110) Ryanair contesta la valutazione congiunta del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing, sottolineando che i contratti di servizio di marketing sono di responsabilità dell'impresa controllata da Ryanair, AMS. Essi sarebbero negoziati e sottoscritti separatamente dagli accordi tra Ryanair e gli aeroporti.

(111) Ryanair dichiara tuttavia di occuparsi direttamente delle operazioni pubblicitarie relative alle destinazioni operate dalla compagnia stessa e fa inoltre notare di avere effettuato azioni pubblicitarie a vantaggio di terzi attraverso il suo sito Internet senza che AMS ne fosse coinvolta. Essa ritiene infine che nella decisione relativa all'aeroporto di Bratislava ([69]) la Commissione ammette che si possa attribuire un valore alle attività pubblicitarie effettuate tramite il sito Internet di Ryanair.

6.2.2.3. Principio dell'investitore prudente operante in un'economia di mercato

a) Piano economico-finanziario

(112) Ryanair afferma che le decisioni di investimento non sono sempre precedute da un piano economico-finanziario. Il fatto che la stessa Ryanair, che altre imprese o che alcune autorità della concorrenza ([70]) non lo ritengano sistematicamente utile sarebbe sufficiente per non considerare il piano in questione un elemento caratterizzante del comportamento di un investitore operante in un'economia di mercato.

([63]) Ryanair si riferisce alla sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione (Raccolta pag. I-4397).
([64]) Ryanair fa riferimento al parere del Conseil d'État n. 351 654 del 16 giugno 1992.
([65]) Relazione n. 2388 della sig.ra Catherine Vautrin, a nome della commissione Affari economici, sul disegno di legge relativo alle reti consolari.
([66]) Ryanair afferma che l'esercizio di questa tutela non implica che lo Stato si pronunci sugli accordi oggetto del caso di specie.
([67]) Il contratto di servizi aeroportuali è stato sottoscritto da Michel Cawley, vice presidente di Ryanair, mentre il contratto di servizi di marketing reca la firma di Eddie Wilson, direttore di AMS.
([68]) Ryanair sottolinea la necessità dell'aeroporto di costruirsi un'immagine e di aumentare la quota dei passeggeri in arrivo sul totale dei passeggeri in transito per l'aeroporto.
([69]) Decisione della Commissione 2011/60/UE, del 27 gennaio 2010, in materia di aiuti di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo tra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).
([70]) Ryanair fa riferimento alla posizione del *Competition Appeal Tribunal* britannico del 21 maggio 2010 nella causa 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC/Competition Commission, punto 75.

b) Osservazioni relative alle condizioni di applicazione del principio dell'investitore prudente operante in un'economia di mercato (MEIP)

(113) Ryanair ritiene che la Commissione non possa applicare in modo selettivo il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato. In riferimento alla posizione del Tribunale ([71]), Ryanair sottolinea che la Commissione deve esaminare l'operazione commerciale nel suo insieme e tenere conto di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto ([72]).

(114) Ryanair ritiene inoltre che la Commissione debba confrontare gli accordi stipulati tra Ryanair e gli aeroporti pubblici e quelli tra Ryanair e gli aeroporti parzialmente o interamente detenuti da investitori privati. Per quest'analisi Ryanair fa riferimento a uno studio ([73]). Citando la giurisprudenza della Corte ([74]), la compagnia aerea afferma che la Commissione dovrebbe adottare un metodo basato sui costi solo nel caso in cui non esistano riferimenti a un investitore privato.

(115) Ryanair ritiene sbagliato il metodo della Commissione che consiste nel prendere a riferimento solo gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto oggetto d'esame ([75]).

(116) Ryanair fa notare che i prezzi di riferimento del mercato, ottenuti negli aeroporti di riferimento, non sono condizionati dagli aiuti di Stato concessi agli aeroporti limitrofi. È quindi possibile stimare in modo affidabile un valore di riferimento del mercato per i test a norma del MEIP.

(117) Infatti,

— nei test a norma del MEIP condotti in ambiti diversi dagli aiuti di Stato sarebbero correntemente utilizzate le analisi di riferimento;

— le imprese influenzerebbero reciprocamente le loro decisioni solo nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari;

— gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza non sarebbero necessariamente in concorrenza tra loro, e gli aeroporti di riferimento utilizzati nelle relazioni presentate risentono limitatamente della concorrenza degli aeroporti pubblici del loro bacino di utenza. Per giunta, meno di un terzo degli aeroporti commerciali situati nel bacino di utenza degli aeroporti di riferimento sarebbe interamente detenuto dallo Stato e nessuno degli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza degli aeroporti di riferimento sarebbe oggetto di un procedimento in materia di aiuti di Stato (ad aprile 2013);

— anche quando gli aeroporti di riferimento sono soggetti alla concorrenza di aeroporti pubblici siti nello stesso bacino di utenza, sarebbe ragionevole ritenere il loro comportamento conforme al MEIP (ad esempio, se il settore privato detiene una quota di partecipazione rilevante o se l'aeroporto è gestito a livello privato);

— gli aeroporti conformi al MEIP non fisserebbero i loro prezzi al di sotto del costo incrementale.

(118) Ryanair afferma che il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato deve tenere conto del basso valore economico degli aeroporti regionali prima del rapido sviluppo della loro attività. Per quanto concerne i costi legati alla loro chiusura o al mantenimento delle loro condizioni, Ryanair ritiene, ricordando la giurisprudenza del Tribunale ([76]), che qualsiasi offerta alternativa meno onerosa dovrebbe essere considerata conforme al principio dell'investitore prudente in un'economia di mercato.

(119) Ryanair è quindi del parere che la Commissione non dovrebbe considerare i costi medi, ma i costi incrementali. L'aeroporto di Angoulême avrebbe infatti avuto un interesse economicamente ragionevole a definire tariffe al costo incrementale o addirittura inferiori al costo incrementale.

([71]) Sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, Ryanair/Commissione (Raccolta II-03643).
([72]) Ryanair cita a tale proposito i ricavi derivanti dalle attività extra-aeronautiche e le esternalità di rete.
([73]) Studio del 25 giugno 2012 condotto dallo studio Oxera.
([74]) Ryanair si basa sulla sentenza della Corte del 3 luglio 2003 nelle cause riunite C-83/01P, C-93/01P e C-94/01P, Chronopost SA (Raccolta I-06993). Cita inoltre la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011).
([75]) Definizione del valore di riferimento del mercato nell'analisi comparativa ai fini dei test a norma del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato (MEIP). Cause sugli aiuti di Stato relative a Ryanair, nota redatta da Oxera per Ryanair il 9 aprile 2013.
([76]) Sentenza del Tribunale del 17 ottobre 2002 nella causa T-98/00, Linde/Commissione (Raccolta pag. II-03961, punti 43-54).

(120) Innanzitutto più un aeroporto è sottoposto a concorrenza e più sarebbe indotto a ridurre i prezzi al livello del costo incrementale.

(121) Secondo Ryanair, la Commissione dovrebbe inoltre tenere conto delle specificità di ogni aeroporto ([77]) e in tal senso ritiene che il contesto di forte concorrenza tra aeroporti regionali spinga questi ultimi a competere per sottoscrivere accordi con la stessa Ryanair. In tal modo questi aeroporti agirebbero alla stregua di investitori privati.

(122) Inoltre, la volontà dell'aeroporto di migliorare la propria immagine lo indurrebbe a effettuare operazioni pubblicitarie. Quest'effetto sarebbe ancora maggiore nel caso degli aeroporti regionali con un potere di mercato limitato e interessati ad attirare compagnie aeree capaci di sviluppare il loro traffico.

(123) Ryanair afferma inoltre che il piano economico-finanziario applicabile a questi aeroporti dovrebbe prevedere che una parte dei costi fissi e infrastrutturali sia considerata come costi irrecuperabili. Inoltre, l'orizzonte temporale del piano economico-finanziario dovrebbe essere di almeno 15 anni e non di una durata standard di 5 anni.

(124) In tale contesto Ryanair sostiene che si debba adottare il sistema *«single till»* («cassa unica»). Basandosi sulla posizione della Commissione nella decisione relativa all'aeroporto di Bratislava ([78]), Ryanair ritiene che i ricavi delle attività extra-aeronautiche, che rappresenterebbero circa il 50 % dei ricavi di un aeroporto, sono particolarmente importanti per gli aeroporti regionali poco utilizzati. È la volontà di incrementare questi ricavi per coprire quanti più costi fissi possibili a spiegare le penali previste dagli accordi con Ryanair, nel caso in cui quest'ultima non avesse mantenuto i propri impegni. L'attività di Ryanair incrementerebbe il valore economico dell'aeroporto che potrebbe trarne giovamento attirando altre compagnie aeree.

(125) Secondo Ryanair, l'interesse degli aeroporti regionali a stipulare accordi con una compagnia aerea come Ryanair sarebbe infatti rafforzato dagli effetti di rete connessi all'apertura di un collegamento ([79]). Ryanair ritiene che l'interesse dell'aeroporto di Angoulême a sottoscrivere un accordo con la suddetta compagnia fosse ancora maggiore considerando che l'unico modello alternativo sarebbe stato l'apertura di collegamenti con obblighi di servizio pubblico operati da compagnie aeree come Twin JET dotate di aeromobili di dimensioni ridotte. Ryanair sottolinea tuttavia che questa seconda possibilità avrebbe comportato un costo di opportunità per l'aeroporto, visto che le grandi compagnie aeree generano un costo per passeggero più basso.

(126) Secondo Ryanair, la Commissione dovrebbe considerare anche le esternalità di rete generate dall'attività della suddetta compagnia. Un accordo stipulato con Ryanair fungerebbe da elemento di richiamo nei confronti di altre compagnie aeree, che cercherebbero di beneficiare di una maggiore visibilità e di infrastrutture di migliore qualità. Questi effetti di rete avrebbero ricadute positive sia sui ricavi delle attività aeronautiche che su quelli delle attività extra-aeronautiche ([80]). Ryanair ritiene che la Commissione abbia già adottato questo metodo nella decisione relativa all'aeroporto di Bratislava ([81]). Gli aeroporti sarebbero pertanto interessati a concludere accordi con una compagnia che si assume impegni sul traffico.

(127) Ryanair precisa che gli accordi che sottoscrive non sono esclusivi e che qualsiasi altra compagnia aerea che offre lo stesso servizio potrebbe accedere alle medesime condizioni operative.

(128) Per quanto riguarda l'analisi di redditività, Ryanair fa notare che un investitore privato razionale seguirebbe i seguenti principi ([82]):

— la valutazione sarebbe effettuata per gradi;

— non sarebbe necessariamente richiesto un piano economico-finanziario ex ante;

— nel caso di un aeroporto non saturo, il metodo di tariffazione adeguato sarebbe quello del *«single till»*;

— dovrebbero essere considerati solo i ricavi legati all'attività economica dell'aeroporto in funzione;

([77]) Ryanair fa riferimento alla posizione della Commissione nella decisione 2011/60/UE, del 27 gennaio 2010, citata alla nota 69, considerando 111.

([78]) Cfr. la decisione citata alla nota 69.

([79]) Tra queste esternalità Ryanair considera: 1) il fatto che l'apertura di un collegamento con un aeroporto regionale rappresenta un segnale positivo per le altre compagnie aeree, dal punto di vista delle prospettive di redditività; nella fattispecie, Ryanair afferma che qualche settimana prima di interrompere il collegamento la compagnia Cityline era in procinto di stipulare un accordo con l'aeroporto di Angoulême per operare un servizio regolare; 2) la presenza di una grande compagnia aerea permetterebbe di generare servizi extra-aeronautici che contribuirebbero a loro volta a incrementare il traffico.

([80]) In particolare, i ricavi derivanti dalle attività extra-aeronautiche subirebbero un incremento per effetto del maggior tempo trascorso nell'aeroporto dai passeggeri che non fanno scalo. Questa caratteristica attirerebbe le catene commerciali operanti negli aeroporti.

([81]) Cfr. la decisione citata alla nota 69.

([82]) Principi dell'analisi di redditività nei test a norma del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Cause sugli aiuti di Stato relativi a Ryanair, nota redatta da Oxera per Ryanair il 9 aprile 2013.

— dovrebbe essere considerata la durata totale dell'accordo, comprese le eventuali proroghe;

— i flussi finanziari futuri dovrebbero essere attualizzati per valutare la redditività degli accordi.

(129) L'aumento di redditività garantito dagli accordi stipulati tra Ryanair e gli aeroporti dovrebbe essere valutato in base a stime del tasso interno di rendimento o a misure fondate sul valore attuale netto.

c) Applicazione del principio dell'investitore prudente in un'economia di mercato

(130) Ryanair ritiene in generale che il fatto che la CCI di Angoulême abbia agito da vero e proprio investitore privato in virtù del suo statuto e autonomamente rispetto allo Stato costituisca di per sé una prova del rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Un'ulteriore prova sarebbe costituita dal fatto che gli investimenti dell'aeroporto sono stati finanziati dai membri dello SMAC, essendo i proprietari dell'aeroporto interessati ad aumentarne il valore.

(131) Ryanair sottolinea innanzitutto che le tasse aeroportuali che versa dovrebbero essere valutate alla luce delle sue minori esigenze. Ryanair fa notare che, rispetto ad altre compagnie aeree, il suo modello economico esige meno banchi accettazione, meno attrezzature e servizi, che non ricorre agli scali, che riduce la durata e l'intensità dell'assistenza a terra dei suoi apparecchi e che aumenta la produttività dell'equipaggio per ridurre il ricorso ai servizi dell'aeroporto.

(132) Ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, essa ritiene inoltre che alcuni aeroporti europei potrebbero essere paragonabili all'aeroporto di Angoulême per via delle loro similitudini ([83]). A tale proposito Ryanair presenta uno studio comparativo secondo cui le tasse applicate dagli aeroporti di […], […], […] e […], ritenute paragonabili a quelle di Angoulême, sarebbero mediamente più basse di quelle dell'aeroporto di Angoulême ([84]).

Tabella 11

Aeroporti paragonabili a quello di Angoulême

Caratteristiche confrontate tra gli aeroporti	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Popolazione della città di riferimento	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Distanza dalla città (kilometri)	14	12	45	46	11,5
Città più importante in un raggio di 150 km (numero di abitanti)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Aeroporto importante più vicino (passeggeri nel 2009)	Bordeaux (3,3 milioni)	[…] (1,8 milioni)	[…] (7,7 milioni)	[…] (2,8 milioni)	[…] (19 milioni)

(133) Ryanair afferma inoltre che le scelte operate dall'aeroporto di Angoulême, a seguito dell'interruzione del collegamento con Londra Stansted, lascerebbero intendere che l'aeroporto ritenesse credibile la soluzione del servizio commerciale regolare operato da una compagnia *low cost* di collegamento con il Regno Unito e a tale proposito fa riferimento all'accordo stipulato con la società Snc-Lavalin, incaricata di eseguire un'azione di sviluppo aggressivo.

(134) Ryanair sostiene inoltre che un livello di passeggeri garantito, come quello che si era impegnata a rispettare, permette di limitare il rischio economico di un aeroporto. Questa garanzia giustificherebbe pertanto un livello di redditività inferiore rispetto a quello di un investitore privato che non beneficia di questa clausola.

([83]) Queste similitudini riguarderebbero le caratteristiche degli aeroporti (situati a meno di 150 km da città importanti e in concorrenza con altri aeroporti) e i livelli di ricavi delle aree circostanti gli aeroporti.

([84]) Nel periodo in esame le tasse aeroportuali per rotazione dell'aeroporto di Angoulême sarebbero in media superiori del [...] %, mentre quelle per passeggero sarebbero superiori del [...] %. Oxera sottolinea tuttavia che nel 2009 Ryanair non ha dovuto versare la tassa aeroportuale.

(135) Ryanair osserva inoltre che il sistema detto «*single till*» ([85]) spiegherebbe perché un aeroporto cerchi di massimizzare i suoi ricavi riducendo il livello delle tasse aeroportuali. Di conseguenza, Ryanair contesta la valutazione secondo cui un prezzo negativo non può essere un prezzo di mercato e sostiene che un livello di tasse aeroportuali negativo può essere conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato se i ricavi attesi dalle attività extra-aeronautiche sono sufficientemente elevati. Nella fattispecie, Ryanair ritiene che un investitore privato avrebbe ragionevolmente supposto che i ricavi delle attività extra-aeronautiche, di fatto inesistenti, si sarebbero sviluppati con il traffico generato ([86]) dalla compagnia.

(136) La compagnia sostiene che questo metodo è avvalorato dalla particolare situazione dell'aeroporto di Angoulême e che un investitore in un'economia di mercato dovrebbe considerare i costi infrastrutturali e i costi operativi fissi come costi irrecuperabili, a maggior ragione nel caso in questione, dal momento che l'aeroporto subisce la concorrenza del treno ad alta velocità ([87]). Ryanair sostiene inoltre che, anche se la chiusura dell'aeroporto avesse rappresentato un'altra possibilità, il valore di mercato delle attività al netto dei costi di chiusura non sarebbe stato significativo. Secondo Ryanair, questi costi irrecuperabili dovrebbero pertanto essere ignorati.

(137) Inoltre, dato che Ryanair si è impegnata a garantire un livello di traffico minimo, pena l'applicazione di penali, essa ritiene che qualsiasi offerta commerciale costituisca un miglioramento della situazione di un aeroporto con caratteristiche analoghe a quelle dell'aeroporto di Angoulême. L'unica condizione sarebbe che le sue entrate marginali superino i suoi costi incrementali, elemento che distinguerebbe la situazione dell'aeroporto di Angoulême da quella analizzata dalla Corte nella sentenza *Chronopost* ([88]). Ryanair ritiene pertanto che nella fattispecie un investitore privato operante in un'economia di mercato non avrebbe necessariamente perseguito un utile sul capitale investito trattandosi di un'infrastruttura preesistente. Secondo Ryanair, tale investitore non richiederebbe nemmeno alla compagnia controparte contraente di partecipare alla copertura dei costi operativi sostenuti prima dell'accordo.

(138) Ryanair afferma che le decisioni adottate dall'aeroporto di Angoulême non erano espressamente rivolte a Ryanair.

(139) Sarebbe soprattutto il caso delle decisioni relative all'adattamento dell'aeroporto di Angoulême, in cui la maggior parte degli investimenti sarebbero stati effettuati prima del suo arrivo. Ryanair sottolinea altresì che i contratti di assunzione sono stati in molti casi stipulati o prorogati dopo la sua partenza. Queste decisioni rientrerebbero pertanto nel progetto più ampio di posizionare l'aeroporto di Angoulême sul mercato dei vettori a basso costo ([89]). Le decisioni assunte dallo SMAC in seguito alla partenza di Ryanair, quale la scelta della proposta perseguita dalla società Snc-Lavalin, ne sarebbero una dimostrazione.

(140) Ryanair sottolinea infine che l'articolo 3 del contratto di servizi aeroportuali prevedeva che le condizioni di esercizio che le sono state concesse potessero essere applicate a qualsiasi altra compagnia e afferma tra l'altro che il livello delle tasse aeroportuali è stato pubblicato dall'aeroporto di Angoulême.

d) Osservazioni relative ai pagamenti a favore di AMS

(141) Ryanair contesta la valutazione preliminare della Commissione secondo cui i versamenti a favore di AMS costituiscono costi per l'aeroporto, dato che questa valutazione non tiene conto del valore dei servizi forniti da AMS all'aeroporto. Essa/Ryanair/La società ritiene inoltre che, ai fini dell'analisi dell'investitore operante in un'economia di mercato, sarebbe opportuno operare una distinzione tra, da un lato, l'acquisto di servizi di marketing di valore a prezzi di mercato e, dall'altro, un contratto correlato tra aeroporto e compagnia aerea.

(142) A sostegno della propria posizione, Ryanair presenta un'analisi comparativa dei prezzi praticati da AMS rispetto a quelli proposti da altri siti di viaggio per servizi paragonabili ([90]). Da quest'analisi emergerebbe che i prezzi praticati da AMS erano inferiori alla media oppure compresi nella fascia mediana dei prezzi fatturati dai siti Internet di riferimento.

(143) Questo dimostra, secondo Ryanair, che i prezzi di AMS sono conformi ai prezzi di mercato e che la decisione di un aeroporto pubblico di acquistare i servizi di AMS è conforme al criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Per dimostrare il valore di questi servizi per gli aeroporti, Ryanair cita inoltre alcuni elementi che dimostrerebbero l'esistenza di servizi forniti agli aeroporti nell'ambito dei contratti con AMS.

([85]) Cfr. il considerando 124 della presente decisione.

([86]) Ryanair sostiene che il suddetto investitore avrebbe potuto prendere come esempio il caso dell'aeroporto di La Rochelle, giudicato simile dalla stessa Ryanair.

([87]) La decisione di costruire la linea Angoulême — Bordeaux è stata presa nel luglio 2006 mentre quella di costruire la linea Tours — Angoulême risale al giugno 2009.

([88]) Sentenza della Corte del 3 luglio 2003 nelle cause riunite C-83/01P P, C-93/01 P e C-94/01 P, Chronopost (Raccolta pag. I-069993). Ryanair riconosce tuttavia che questo sistema dovrebbe essere perfezionato se i costi fissi aumentassero notevolmente oltre una certa soglia di attività e ritiene che sarebbe più opportuno in tal caso considerare il valore attuale netto in un periodo più lungo.

([89]) Ryanair ritiene che questi investimenti sarebbero stati effettuati anche in sua assenza, visto che sono stati realizzati investimenti infrastrutturali nonostante il bassissimo numero di passeggeri.

([90]) Oxera, «*Are prices set by AMS in line with the market rate?*», analisi redatta per Ryanair il 20 dicembre 2013.

(144) Se, nonostante l'opposizione di Ryanair, la Commissione insistesse nel sottoporre gli accordi di AMS e gli accordi relativi ai servizi aeroportuali di Ryanair al solo e unico criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, Ryanair ritiene che il valore dei servizi forniti da AMS agli aeroporti non dovrebbe essere sottovalutato.

(145) Ryanair fa inoltre riferimento alle conclusioni di varie relazioni che confermano il forte marchio paneuropeo di cui dispone, capace di generare un maggior valore per i propri servizi pubblicitari.

(146) Ryanair ha inoltre presentato una relazione del suo consulente economico Oxera in merito ai principi che dovrebbero essere applicati al criterio di redditività dell'investitore operante in un'economia di mercato, sia per quanto riguarda gli accordi sui servizi aerei stipulati tra Ryanair e gli aeroporti, sia per quanto riguarda gli accordi di marketing tra AMS e i suddetti aeroporti ([91]). Ryanair sottolinea che ciò non mette assolutamente in discussione la sua posizione secondo cui gli accordi di AMS e quelli sui servizi aerei dovrebbero essere oggetto di criteri distinti ai fini della valutazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(147) Secondo tale relazione, gli introiti generati da AMS dovrebbero essere inclusi nei ricavi ai fini dell'analisi congiunta della redditività, mentre le spese di AMS dovrebbero essere imputate ai costi. In tal senso, la relazione propone un metodo basato sui flussi di cassa, che prevede che le spese relative a AMS siano considerate spese di funzionamento aggiuntive.

(148) La relazione evidenzia che le attività di marketing contribuiscono a creare e a rafforzare il valore del marchio, il che a sua volta può generare attività e utili, non solo durante il contratto di marketing, ma anche dopo. Ciò avverrebbe in particolare quando, a seguito di un accordo con Ryanair, altre compagnie aeree decidono di operare su un aeroporto, attirando a loro volta operatori commerciali e aumentando in tal modo i ricavi delle attività extra-aeronautiche dell'aeroporto. Se la Commissione procede a un'analisi congiunta della redditività, secondo Ryanair, questi utili dovrebbero essere considerati trattando le spese relative a AMS come spese di funzionamento aggiuntive, essendo gli utili aggiuntivi calcolati previa deduzione dei pagamenti per AMS.

(149) Ryanair ritiene inoltre che negli utili aggiuntivi previsti al termine della durata dell'accordo sui servizi aerei potrebbe essere incluso un valore finale con l'obiettivo di tenere conto del valore generato dopo la scadenza dell'accordo. Il valore finale potrebbe essere adattato in base a un'ipotesi prudente sulle probabilità di un rinnovo dell'accordo con Ryanair o sulle probabilità che condizioni simili vengano stipulate con altre compagnie. Ryanair ritiene che in questo modo sarebbe possibile valutare un limite inferiore per gli utili generati congiuntamente dall'accordo con AMS e da quello sui servizi aerei, tenendo conto dell'incertezza degli utili aggiuntivi successivi alla scadenza dell'accordo sui servizi aerei.

(150) A sostegno di tale posizione, la relazione presenta una sintesi dei risultati di studi condotti sull'effetto della pubblicità sul valore di un marchio. Questi studi riconoscerebbero che la pubblicità può consolidare il valore di un marchio e fidelizzare ulteriormente la clientela. Secondo la relazione, la pubblicità sul sito ryanair.com aumenterebbe notevolmente la visibilità del marchio nel caso di un aeroporto. La relazione aggiunge che gli aeroporti regionali più piccoli che intendono incrementare il proprio traffico possono rafforzare il valore del loro marchio soprattutto stipulando accordi pubblicitari con AMS.

(151) La relazione indica che il metodo basato sui flussi di cassa è preferibile a quello della capitalizzazione in cui le spese relative a AMS sarebbero trattate come spese in conto capitale in un'attività immateriale (ossia il valore del marchio dell'aeroporto). Le spese di marketing sarebbero iscritte nell'attività immateriale e ammortizzate durante l'utilizzo della suddetta attività prevedendo un valore residuo alla scadenza dell'accordo sui servizi aeroportuali. Questo sistema non terrebbe tuttavia conto degli utili aggiuntivi ottenuti dall'aeroporto con la sottoscrizione dell'accordo sui servizi aerei con Ryanair e sarebbe difficile anche stimare il valore dell'attività immateriale a causa delle spese del marchio e della durata di utilizzo dell'attività.

6.3. **Osservazioni di AMS**

(152) AMS contesta che il contratto di servizi di marketing sottoscritto con l'aeroporto di Angoulême costituisca un aiuto di Stato; tale contratto non le avrebbe infatti conferito alcun vantaggio selettivo.

6.3.1. *Valutazione congiunta di un vantaggio economico conferito a Ryanair e AMS*

(153) AMS sottolinea che il suo oggetto sociale consiste nel fornire prestazioni di marketing su Internet e afferma che gran parte della sua attività è destinata a valorizzare lo spazio pubblicitario presente sul sito Internet di Ryanair.

([91]) Oxera, «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*», relazione redatta per Ryanair il 17 gennaio 2014.

(154) AMS/La società aggiunge che per commercializzare altri spazi pubblicitari, Ryanair ha scelto di collaborare con altre strutture intermedie.

(155) Non sarebbe quindi ragionevole procedere a una valutazione congiunta di un eventuale vantaggio economico a favore di Ryanair e di AMS.

6.3.2. *Valutazione congiunta del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing*

(156) AMS ritiene che l'aumento del numero di passeggeri che ricorrono ai servizi di Ryanair non sia l'unico vantaggio che il contratto di servizi di marketing conferisce all'aeroporto di Angoulême. Da un lato, AMS osserva che il contratto sottoscritto con l'aeroporto è distinto da quello tra l'aeroporto e Ryanair e, dall'altro, sottolinea che Ryanair promuove i suoi servizi con mezzi propri. Stipulando un accordo di servizi di marketing con AMS, l'aeroporto di Angoulême non contribuirebbe quindi alla promozione dei servizi di Ryanair.

(157) AMS osserva, a titolo illustrativo, che il tasso di riempimento dei voli Ryanair sarebbe mediamente stabile al […] %, a prescindere dalla sottoscrizione di un contratto di servizi di marketing con la stessa. AMS considera inoltre che i ricavi di Ryanair sono identici per tutti i passeggeri in arrivo o in partenza da un determinato aeroporto.

(158) In generale AMS osserva che le attività pubblicitarie possono giovare agli stessi fornitori di spazi pubblicitari ([92]). Nella fattispecie, questa esternalità si tradurrebbe nella crescente popolarità del sito Internet di Ryanair, a prescindere dal fatto che la persona all'origine dell'operazione pubblicitaria sia pubblica o privata. Dato che un investitore privato non si astiene dall'effettuare un investimento solo perché ne beneficiano terzi, AMS ritiene che l'aeroporto di Angoulême non avrebbe dovuto tenere conto del fatto che anche Ryanair gode anche del suo investimento pubblicitario.

(159) AMS ritiene nella fattispecie che Ryanair abbia agito da apripista, dato che la maggior parte delle compagnie aeree vende ormai i posti disponibili attraverso il proprio sito Internet. Essa ritiene tuttavia che il sito Internet di Ryanair avrebbe la particolarità di essere dotato di un valore straordinario ([93]); esso non sarebbe quindi paragonabile a quello di altre compagnie aeree.

6.3.3. *Criterio dell'investitore prudente in un'economia di mercato*

6.3.3.1. Esistenza di un vantaggio a favore di AMS

(160) AMS ritiene di non aver beneficiato di alcun vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Essa sostiene infatti che i suoi servizi sono rivolti sia a soggetti privati che pubblici e che di conseguenza avrebbe potuto beneficiare della stessa misura con un'impresa privata. Essa aggiunge inoltre di non costringere gli aeroporti ad acquistare i suoi servizi di marketing ([94]) e che lo spazio pubblicitario che vende è una risorsa rara e fortemente richiesta.

6.3.3.2. Rapporto tra i servizi di AMS e le necessità dei suoi acquirenti

(161) AMS ritiene che l'attività promozionale sia una necessità per gli aeroporti regionali, il cui obiettivo è aumentare la visibilità dei propri servizi. Aggiunge che anche i grandi hub aeroportuali ritengono ormai opportuno effettuare simili campagne pubblicitarie. Il rafforzamento d'immagine che ne consegue andrebbe a vantaggio degli aeroporti in questione ([95]). A tale proposito AMS afferma che queste spese costituiscono un investimento strategico al pari di quelli effettuati da imprese come Coca-Cola, McDonald's o Nike.

(162) Quest'investimento sarebbe ancora più determinante se si considera che gli aeroporti tenderebbero a generare quasi la metà dei loro ricavi con le attività extra-aeronautiche. Nella fattispecie, l'aeroporto di Angoulême sarebbe stato ancora più interessato a generare un traffico di clientela internazionale, essendo il traffico regolare di passeggeri praticamente inesistente. Al contrario, AMS ritiene che Ryanair non avesse alcun interesse a contribuire a questi investimenti pubblicitari, non traendone alcun ricavo aggiuntivo dai passeggeri in entrata o in uscita.

([92]) AMS cita l'esempio di una campagna pubblicitaria diffusa su un giornale che confermerebbe il suo ruolo di supporto in simili operazioni di marketing, che consentirebbe di aumentare le proprie tariffe o di vendere più spazi pubblicitari, o ancora l'esempio di una marca di bevande analcoliche le cui campagne pubblicitarie aumenterebbero le vendite di un distributore.

([93]) AMS basa la sua valutazione su una relazione stilata dalla società Zénobie Conseil nel maggio 2011, osservando che il sito Internet di Ryanair vanta 4,5 miliardi di pagine visitate ogni anno, l'80 % di visitatori in accesso diretto, un bounce rate del 17 %, una durata media per visita di 9 minuti e 36 secondi a visitatore e un'elevata capacità di attrazione di potenziali clienti.

([94]) La società AMS precisa inoltre che molti aeroporti scelgono di non fare pubblicità sul sito di Ryanair.

([95]) Aumento del traffico in entrata, attraverso la compagnia aerea sul cui sito viene condotta l'operazione pubblicitaria o qualsiasi altra compagnia aerea; incremento dei ricavi delle attività extra-aeronautiche a seguito dell'insediamento di operatori commerciali.

(163) AMS aggiunge che la promozione del «marchio» degli aeroporti, specie nel caso degli aeroporti regionali, sarebbe ormai diventata una pratica corrente, motivata dalla volontà di incrementare il valore dell'aeroporto e la sua visibilità per farne una destinazione scelta dai viaggiatori, e argomenta che tali investimenti sono economicamente razionali sia per investitori pubblici che privati, che essi sono effettuati anche da hub, che gli aeroporti sono interessati ad aumentare i passeggeri in entrata e che ciò che distingue gli aeroporti regionali dagli hub è che i primi non godono della stessa visibilità internazionale. Questa strategia non dipenderebbe dalla compagnia aerea scelta dai viaggiatori, in quanto gli aeroporti stabiliscono i loro investimenti di marketing in base alla capacità che gli spazi pubblicitari hanno di raggiungere i loro potenziali clienti.

6.3.3.3. Prezzo dei servizi forniti da AMS

(164) AMS afferma che le tariffe applicate dalla stessa all'aeroporto di Angoulême corrispondono a prezzi di mercato. Facendo un confronto con i contratti stipulati con gli aeroporti di […] e […], essa sostiene di non fare discriminazioni tra clienti aeroportuali e clienti non aeroportuali e ritiene che la valorizzazione dello spazio disponibile sul sito Internet di Ryanair ([96]) permetta di stabilire che il prezzo della prestazione fornita all'aeroporto di Angoulême è un prezzo di mercato.

(165) AMS fa notare che, nella decisione relativa all'aeroporto di Bratislava citata al punto (111) della presente decisione, la Commissione ha considerato di non poter escludere di attribuire un certo valore alla semplice presenza del nome di un aeroporto sul sito Internet di Ryanair, essendo l'aeroporto indicato come destinazione.

(166) AMS osserva inoltre che il suo tariffario è obiettivo e consultabile sul proprio sito Internet ([97]). I prezzi applicati al contratto stipulato con l'aeroporto di Angoulême rientrerebbero in questo contesto e sarebbero stati stabiliti in base al tipo di pagina in questione ([98]), al posizionamento scelto ([99]), al numero di visitatori al giorno e al numero di itinerari in arrivo e in partenza dall'aeroporto.

(167) AMS assicura infine che i suoi servizi sono più efficaci, perché più mirati, di quelli proposti con supporti pubblicitari tradizionali come la carta stampata. Lo confermerebbe il fatto che le sue pubblicità sul sito Internet di Ryanair sono «fisse» mentre altri siti Internet praticherebbero una rotazione. Lo confermerebbe inoltre il fatto che i prezzi del contratto di servizi di marketing stipulato con l'aeroporto di Angoulême erano stabiliti secondo un tariffario del 2007, mentre il traffico del sito Internet britannico di Ryanair sarebbe cresciuto del 55 % nel periodo 2008-2012.

6.4. **Osservazioni di Transport & Environment**

(168) Nell'ambito del presente procedimento le osservazioni di quest'organizzazione non governativa si limitavano a mettere in discussione la fondatezza dei nuovi orientamenti e delle decisioni adottate dalla Commissione nel settore aereo, in considerazione del loro impatto sull'ambiente.

7. **COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

(169) Le autorità francesi hanno dichiarato di non avere ulteriori commenti sulle osservazioni delle parti interessate.

8. **VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO ALLE IMPRESE CHE HANNO GESTITO L'AEROPORTO**

8.1. **Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE**

(170) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che sono incompatibili con il mercato interno «nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

([96]) La società AMS si basa su una relazione stilata da Mindshare Ireland nel giugno 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Home page o pagina con l'elenco delle destinazioni.
([99]) Collegamento Internet, banner, paragrafi di testo, dimensioni pubblicitarie.

(171) La qualificazione di una misura nazionale come aiuto di Stato presuppone quindi che vengano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: 1) che il beneficiario o i beneficiari siano imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE; 2) che la misura in questione sia finanziata mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato; 3) che la misura conferisca un vantaggio selettivo al suo beneficiario o ai suoi beneficiari e 4) che la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

8.1.1. *Nozione di impresa e di attività economica*

(172) Per stabilire se le sovvenzioni di cui sopra costituiscano aiuti di Stato, è opportuno valutare se i loro beneficiari sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(173) A tale proposito la Commissione rammenta che, secondo una giurisprudenza costante, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ([100]). Peraltro la nozione di attività economica si riferisce a qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato ([101]).

(174) Nella sentenza «aeroporto di Leipzig-Halle», la Corte di giustizia ha confermato che la gestione di un aeroporto a fini commerciali e la costruzione di un'infrastruttura aeroportuale costituiscono un'attività economica ([102]). Quando esercita un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico o dal modo in cui è finanziato, un operatore aeroportuale costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e pertanto si applicano le norme del trattato relative agli aiuti di Stato ([103]).

(175) Nel caso di specie, la Commissione osserva che l'infrastruttura di cui sono stati finanziati gli investimenti mediante sovvenzioni pubbliche, relativi in particolare all'estensione della pista e ai lavori dell'aerostazione, è stata utilizzata a fini commerciali dalle imprese che hanno gestito l'aeroporto. Questi gestori hanno pertanto fatturato l'uso di tale infrastruttura.

(176) Il finanziamento di tale infrastruttura aeroportuale e i potenziali aiuti al funzionamento sono quindi destinati fondamentalmente a contribuire al finanziamento dell'attività economica di esercizio commerciale dell'aeroporto, esercitata dalle imprese che hanno gestito l'aeroporto. Ne consegue che i soggetti che utilizzano quest'infrastruttura costituiscono imprese a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8.1.1.1. Soggetti che esercitano l'attività economica di gestione dell'aeroporto

(177) La Commissione ricorda innanzitutto che la CCI-aeroporto ha garantito da sola la gestione e, quindi, l'uso commerciale dell'aeroporto dal 2002 al 2006.

(178) Per quanto riguarda i periodi successivi al 2006, la Commissione ricorda che è possibile ritenere che due soggetti giuridici distinti esercitano insieme un'attività economica, ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, quando questi offrono congiuntamente beni o servizi su determinati mercati. Al contrario, un soggetto che non fornisce direttamente beni o servizi su un mercato non è considerato impresa per il semplice possesso di partecipazioni, anche di controllo, quando tale possesso dà luogo soltanto all'esercizio dei diritti connessi alla qualità di azionista o socio ([104]). Per quanto riguarda il periodo 2007-2011, la Commissione ritiene che lo SMAC e la CCI-aeroporto abbiano esercitato insieme la gestione commerciale dell'aeroporto di Angoulême. I ricavi commerciali della fornitura di servizi aeroportuali erano infatti stabiliti e percepiti dalla CCI-aeroporto, che si occupava tra l'altro della gestione operativa della piattaforma. Contestualmente, lo SMAC assumeva impegni commerciali nei confronti di terzi per conto dell'aeroporto. Lo SMAC era inoltre competente relativamente agli aspetti operativi e finanziari degli investimenti a fini commerciali sul sito aeroportuale. Lo SMAC ha partecipato direttamente alla fornitura dei

([100]) Sentenze della Corte del 18 giugno 1998 nella causa C-35/96, Commissione/Italia (Raccolta pag. I-3851, punto 36); del 23 aprile 1991 nella causa C-41/90, Höfner e Elser (Raccolta pag. I-1979, punto 21), del 16 novembre 1995 nella causa C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (Raccolta pag. I-4013, punto 14) e dell'11 dicembre 1997 nella causa C-55/96, Job Centre (Raccolta pag. I-7119, punto 21).

([101]) Sentenza della Corte del 16 giugno 1987 nella causa 118/85, Commissione/Italia (Raccolta pag. 2599, punto 7); sentenza della Corte del 18 giugno 1998 nella causa C-35/96, Commissione/Italia (Raccolta pag. I-3851, punto 36) e sentenza del 12 settembre 2000 nelle cause da C-180/98 a C-184/98, Pavlov e.a. (Raccolta pag. I-06451, punto 75).

([102]) Sentenze del 24 marzo 2011 nella causa T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione e nella causa T-443/08, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione (causa «aeroporto di Leipzig-Halle») (Raccolta pag. II-01311), confermate dalla Corte nella sentenza del 19 dicembre 2012 nella causa C-288/11P, Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione, non ancora pubblicata nella raccolta, punti 42-43; cfr. anche la sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, Aéroports de Paris/Commissione (Raccolta II-3929), confermata dalla Corte nella sentenza del 24 ottobre 2002 nella causa C-82/01P, Aéroports de Paris/Commissione (Raccolta pag. I-9297) e sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, Ryanair/Commissione (Raccolta II-3643, punto 88).

([103]) Cfr. le sentenze della Corte del 17 febbraio 1993 nelle cause C-159/91 e C-160/91, Poucet/AGV e Pistre/Cancave (Raccolta pag. 637).

([104]) Sentenza della Corte del 10 gennaio 2006 nella causa C-222/04, ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (Raccolta pag. I-289, punti 107-118 e 125).

servizi aeroportuali contribuendo in particolare alla gestione commerciale dell'aeroporto durante questo periodo, ad esempio con la conclusione degli accordi del 2008.

(179) Parimenti, la Commissione osserva che al trasferimento della gestione dell'aeroporto di Angoulême alla società Snc-Lavalin a partire dal 1º gennaio 2012 non è corrisposto un disimpegno dello SMAC. In virtù del quadro contrattuale stabilito dall'appalto pubblico del 6 luglio 2011, alcuni obblighi sono infatti sussistiti nel corso del periodo considerato a carico dello SMAC.

(180) Innanzitutto, lo SMAC è l'unico responsabile delle decisioni relative agli investimenti, finanziando le spese correlate ([105]), anche se indissociabili dall'attività di gestione aeroportuale ([106]). Lo SMAC si fa inoltre carico di una parte sostanziale del rischio di gestione, garantendo il pareggio dei conti dell'aeroporto fino a concorrenza di un massimale annuo ([107]). Lo SMAC ha espresso infine l'intenzione di finanziare direttamente alle compagnie aeree l'aiuto destinato ad attuare la politica commerciale dell'aeroporto volta a ripristinare i collegamenti aerei tra l'aeroporto di Angoulême e le isole britanniche.

(181) La Commissione considera pertanto che lo SMAC conservi il suo ruolo di cogestore dell'aeroporto per il periodo a partire dal 1º gennaio 2012.

(182) Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'attività economica di utilizzo commerciale dell'aeroporto di Angoulême sia stata garantita dai seguenti tre gruppi di soggetti:

— dalla CCI-aeroporto nel periodo 2002-2006;

— congiuntamente dallo SMAC e dalla CCI-aeroporto nel periodo 2007-2011;

— congiuntamente dallo SMAC e dalla società Snc-Lavalin dal 1º gennaio 2012.

8.1.1.2. Esercizio dei pubblici poteri

(183) La Commissione ricorda che non tutte le attività del gestore di un aeroporto sono necessariamente economiche, come nel caso delle attività connesse all'esercizio dei pubblici poteri.

a) Sistema nazionale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi

(184) Tra il 2002 e il 2012 le pubbliche autorità si sono fatte carico dei costi di diversi compiti svolti dalle imprese che hanno gestito l'aeroporto di Angoulême riguardanti la sicurezza del traffico aereo, la protezione e la tutela dell'ambiente. Questi finanziamenti rientrano nel campo di applicazione del presente procedimento di indagine formale.

(185) Proprio in merito a questi finanziamenti, la Francia ha fatto riferimento al sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi, sistema stabilito dalla legislazione nazionale e di seguito presentato.

(186) Tale sistema si basa su un prelievo fiscale, la tassa aeroportuale, e su una misura integrativa. Di seguito sono illustrate lo storico e le modalità di queste misure, oltre al campo di applicazione delle attività da esse finanziate.

(187) Nel 1998 con la sentenza SCARA ([108]), il Conseil d'État ha giudicato che i compiti di sicurezza e di protezione all'interno degli aeroporti fossero compiti di responsabilità dello Stato e che, per questo motivo, essi non potevano essere sostenuti dagli utenti degli aeroporti sotto forma di diritti. A seguito di questa sentenza, la legge n. 1171 del 18 dicembre 1998 relativa all'organizzazione di alcuni servizi di trasporto aereo e l'articolo 136 della legge n. 1266 del 30 dicembre 1998 (legge finanziaria per il 1999) ([109]) hanno introdotto la tassa aeroportuale con decorrenza dal 1º luglio 1999. Si tratta di una tassa il cui gettito può essere utilizzato soltanto per finanziare alcune spese, nella fattispecie i costi delle attività che la Francia considera rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri all'interno degli aeroporti. Le suddette disposizioni di legge hanno introdotto anche una misura integrativa di finanziamento di tali attività. Di seguito sono illustrati i tipi di attività finanziate dalla tassa aeroportuale e dalla misura integrativa di finanziamento, così come le modalità della tassa aeroportuale e della misura integrativa.

([105]) Articolo 11 del capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche.
([106]) Sentenza aeroporto di Leipzig Halle, cit. alla nota 102, punto 107.
([107]) Articolo 15 del capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche.
([108]) Sentenza del Conseil d'État del 20 maggio 1998 «*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*» («*SCARA*»).
([109]) Ormai codificato nell'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese.

(188) La legislazione francese, precisata dalla normativa, stabilisce con esattezza le attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale. Si tratta dei servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili, della prevenzione del pericolo rappresentato dalla fauna selvatica ([110]), del controllo dei bagagli registrati, dei passeggeri e dei bagagli a mano, del controllo degli accessi comuni della zona riservata ([111]), delle misure di controllo ambientale ([112]) e del controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica. Il riferimento al controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica è stato introdotto nella legislazione nel 2008. Per il resto, l'ambito delle attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale è rimasto invariato rispetto all'introduzione di questa misura e corrisponde alle attività oggetto della sentenza SCARA. Vari testi normativi nazionali ed europei precisano gli obblighi dei gestori aeroportuali in merito all'esecuzione di tali compiti. Ad esempio, per quanto riguarda i servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili, questi testi stabiliscono con precisione le risorse umane e materiali da predisporre in base alle caratteristiche dell'aeroporto.

(189) La tassa aeroportuale è dovuta da qualsiasi compagnia aerea operante sull'aeroporto e il suo importo varia a seconda del numero di passeggeri e del peso della merce e della posta imbarcati dalla compagnia. La tariffa della tassa aeroportuale per passeggero o per tonnellata di merce o di posta viene stabilita annualmente, aeroporto per aeroporto, in base ai costi previsti di esecuzione delle attività finanziate dalla misura.

(190) I gestori degli aeroporti stilano ogni anno una dichiarazione dei costi e dei volumi di traffico. Questa dichiarazione presenta, in riferimento all'anno precedente, i volumi di traffico e i costi sostenuti per le attività di sicurezza e di protezione ([113]), nonché gli importi ricevuti a titolo della tassa aeroportuale e della misura integrativa per finanziare queste attività. Essa contiene inoltre previsioni sui volumi di traffico, sui costi e sugli introiti legati alle attività di sicurezza e di protezione per l'anno in corso e per i due anni successivi. Queste dichiarazioni sono controllate dalle autorità amministrative che possono in particolare effettuare controlli in loco. L'importo della tassa viene poi definito su queste basi con un decreto interministeriale.

(191) Considerato che i calcoli dell'importo della tassa sono effettuati in base a dati previsionali di costo e di traffico, è stato introdotto un meccanismo di adeguamento a posteriori per garantire che il gettito della tassa aeroportuale, eventualmente maggiorato grazie ai finanziamenti concessi dalla misura integrativa di seguito descritta, non ecceda i costi realmente sostenuti per le attività interessate. I costi in questione comprendono i costi di funzionamento e di personale generati dall'esecuzione delle suddette attività, gli accantonamenti corrispondenti agli investimenti effettuati nell'ambito di tali attività, nonché la quota delle spese generali legate a queste attività ([114]). I gestori devono tenere una contabilità pluriennale del gettito della tassa aeroportuale e della misura integrativa, oltre che dei costi generati dalle attività in questione. Ogni saldo positivo registrato viene riportato nei conti cumulati degli anni precedenti, da cui può risultare un saldo positivo o negativo. È questo saldo che viene considerato per stabilire l'importo della tassa per l'anno successivo. Si aggiunga che ogni saldo positivo è soggetto a spese finanziarie a carico del gestore.

(192) Fin dalla creazione del sistema di finanziamento mediante la tassa aeroportuale è stato necessario completare questo sistema con una misura integrativa. Contrariamente al gettito della tassa aeroportuale, i costi per la sicurezza e per la protezione non sono, infatti, proporzionali al traffico aereo. In tale contesto era emerso che, per poter pareggiare i costi di sicurezza e di protezione, negli aeroporti con bassi livelli di traffico sarebbe stato necessario stabilire l'importo della tassa aeroportuale a livelli elevati e ritenuti difficilmente sostenibili dagli utenti. Per questi aeroporti si è quindi previsto di stabilire un livello di tassa aeroportuale inferiore rispetto a quanto necessario per coprire i costi e di ricorrere a una misura di finanziamento integrativa per finanziare all'occorrenza le attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale.

(193) Sono state applicate diverse misure complementari in tal senso. In un primo momento le autorità francesi hanno fatto ricorso a un fondo fiduciario, il *«fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien»* («FIATA»), istituito contestualmente alla tassa aeroportuale e, come quest'ultima, introdotto dalla succitata legge n. 1266 del 30 dicembre 1998. Questo fondo, alimentato da una quota della tassa dell'aviazione civile francese, è succeduto al *«fonds de péréquation des transports aériens»* («FPTA»), inizialmente riservato al finanziamento dei collegamenti aerei a favore dello sviluppo regionale e della pianificazione del territorio. Il finanziamento con il fondo FIATA copriva le stesse attività finanziate dal FPTA ed è stato esteso alle attività finanziate dalla tassa aeroportuale per integrare quest'ultima nel caso dei piccoli aeroporti. In concreto, le attività del fondo FIATA erano fondamentalmente distinte

([110]) Il pericolo rappresentato dalla fauna selvatica comprende in particolare il pericolo di collisione tra aeromobili e volatili che minaccia la sicurezza delle persone e dei beni a bordo dei velivoli.

([111]) L'esecuzione di questo compito comprende, ad esempio, l'installazione e la manutenzione di recinzioni di delimitazione dell'area pubblica e dell'area riservata o l'installazione di un sistema di videosorveglianza nei pressi dell'area riservata.

([112]) Quest'attività include in particolare le misurazioni del rumore eventualmente legato alle traiettorie degli aeromobili, così come i controlli della qualità dell'aria e dell'acqua nell'ambiente degli aeroporti.

([113]) Intese come attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale, come sopra descritte.

([114]) Le spese generali sono fondamentalmente legate alle funzioni di supporto quali la gestione delle risorse umane, gli aspetti finanziari, il controllo finanziario degli investimenti, gli acquisti, i sistemi informatici non dedicati, la direzione giuridica, i servizi generali, la direzione generale, la contabilità e il controllo di gestione.

in due «sezioni»: una sezione «aeroporti» per il finanziamento integrativo delle attività di sicurezza e di protezione nei piccoli aeroporti e una sezione «trasporto aereo» per le sovvenzioni ai collegamenti aerei a favore dello sviluppo regionale e della pianificazione del territorio. Le decisioni sul versamento delle sovvenzioni del FIATA per il finanziamento integrativo delle attività di sicurezza e di protezione venivano prese in base al parere di un comitato di gestione della sezione «aeroporti» del FIATA.

(194) Nel 2005 il FIATA è stato soppresso e per due anni il relativo finanziamento è stato assicurato direttamente dal bilancio dello Stato in base agli stessi principi di funzionamento, tra cui in particolare il parere di un comitato di gestione. Dal 2008 lo Stato ha sostituito questo sistema con una maggiorazione della tassa aeroportuale, fissando quindi la tassa a un livello superiore a quanto necessario per coprire i costi delle attività di sicurezza e di protezione in alcuni aeroporti. L'eccedenza così generata viene ridistribuita agli aeroporti più piccoli per integrare il gettito della tassa aeroportuale prelevata.

(195) Come precedentemente indicato, le dichiarazioni annuali dei gestori aeroportuali controllate dalle autorità amministrative indicano sia i costi previsionali ed effettivi, sia gli introiti previsionali ed effettivi derivanti dalla tassa aeroportuale e dalla misura integrativa. Analogamente, i conti annuali tenuti dai gestori — in base ai quali viene calcolato il saldo dei costi e degli introiti reali che, ove positivo, determina un adeguamento della tassa al ribasso e l'attribuzione di spese finanziarie a carico degli aeroporti — tengono conto sia del gettito della tassa aeroportuale, sia dei finanziamenti ricevuti nell'ambito della misura integrativa. Il meccanismo di dichiarazione, di controllo e di adeguamento a posteriori, destinato a prevenire il versamento di risorse pubbliche in misura maggiore ai costi realmente sostenuti, si applica quindi sia alla tassa aeroportuale che alla misura integrativa.

b) Valutazione del sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato affidati agli aeroporti francesi

(196) Come ricordato dalla Commissione nei nuovi orientamenti, la Corte di giustizia ha sostenuto che le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato ([115]). Secondo i nuovi orientamenti ([116]), attività come il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico.

(197) I nuovi orientamenti precisano inoltre che il finanziamento pubblico delle attività non economiche non costituisce un aiuto di Stato, ma deve essere strettamente limitato alla compensazione dei costi che esse comportano e non può comportare indebite discriminazioni tra aeroporti. In merito a questa seconda condizione, gli orientamenti precisano che quando è considerato normale in un determinato ordinamento giuridico che alcuni aeroporti civili debbano sostenere determinati costi inerenti alla loro gestione mentre altri aeroporti non hanno tale onere, ai secondi può essere concesso un vantaggio competitivo, indipendentemente dalla circostanza che tali costi siano connessi ad un'attività che in generale è considerata di natura non economica ([117]).

(198) Le attività finanziate dal sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato degli aeroporti francesi, sistema descritto nella sezione 8.1.1.2, si riferiscono alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita ([118]), ai servizi di polizia ([119]), ai servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili ([120]), alla sicurezza del traffico aereo ([121]) e alla tutela dell'ambiente umano e naturale ([122]). Queste attività possono legittimamente essere considerate di responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici. La Commissione ritiene pertanto che la Francia abbia giustamente considerato questi compiti come rientranti nella sfera di competenza dello Stato, quindi non di natura economica, a norma del diritto sugli aiuti di Stato.

(199) Ne consegue che la Francia può prevedere anche un finanziamento pubblico destinato a compensare i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per l'esecuzione di questi compiti, nella misura in cui la legislazione nazionale pone tale esecuzione a carico di tutti gli aeroporti indistintamente e a condizione che questo finanziamento non dia luogo a sovracompensazioni, né a discriminazioni tra aeroporti.

([115]) Sentenza della Corte del 16 giugno 1987 nella causa C-118/85, Commissione/Italia (Raccolta pag. 02599, punti 7 e 8) e sentenza della Corte del 4 maggio 1988 nella causa C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées (Raccolta pag. I-2479, punto 18).
([116]) Punto 35.
([117]) Punti 36 e 37.
([118]) Rientrano in questa categoria il controllo dei bagagli registrati, dei passeggeri e dei bagagli a mano e il controllo degli accessi comuni alla zona riservata.
([119]) Fa parte di questa categoria il controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica.
([120]) Come precedentemente indicato, queste tre categorie sono esplicitamente citate nei nuovi orientamenti come esempi di attività non di natura economica.
([121]) Questa categoria comprende la prevenzione del rischio rappresentato dalla fauna selvatica.
([122]) Le misure di controllo ambientale rientrano in questa categoria.

(200) Orbene, è opportuno osservare, da un lato, che il sistema precedentemente descritto si applica a tutti gli aeroporti civili francesi, sia per quanto riguarda il campo di applicazione dei compiti che danno luogo a compensazione, sia per quanto riguarda le misure di finanziamento. La condizione relativa all'assenza di discriminazione è pertanto soddisfatta. Infatti, benché la legislazione francese affidi ai gestori aeroportuali l'assolvimento di compiti di competenza dello Stato, essa non pone il finanziamento di queste funzioni a loro carico, bensì a carico dello Stato. Pertanto, in virtù dell'ordinamento giuridico francese, la compensazione con fondi pubblici dei costi relativi a questi compiti non comporta uno sgravio dei costi che dovrebbero normalmente sostenere i gestori di aeroporti.

(201) D'altro canto, quanto descritto alla sezione 8.1.1.2 evidenzia che il sistema previsto dalla legislazione francese si basa su rigidi meccanismi di controllo dei costi, sia a priori che a posteriori, che fanno sì che i gestori aeroportuali ricevano attraverso la tassa aeroportuale e la misura integrativa solo le somme strettamente necessarie alla copertura dei costi.

(202) Ne consegue che i finanziamenti ricevuti dai gestori degli aeroporti francesi in applicazione di questo sistema, compresi i gestori dell'aeroporto di Angoulême, non costituiscono aiuti di Stato.

8.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

8.1.2.1. Presenza di risorse statali

(203) In applicazione del quadro giuridico stabilito dalla convenzione del 2002 e successivamente dall'accordo per il subappalto del 2009, diversi enti locali e altre autorità pubbliche hanno concesso sovvenzioni alle imprese che hanno gestito l'aeroporto. Questi soggetti sono il CG16, la COMAGA, la CCBC, lo SMAC e la CCI di Angoulême.

(204) Per stabilire se le risorse della CCI di Angoulême siano risorse statali, la Commissione osserva che un ente pubblico di carattere amministrativo costituisce un soggetto amministrativo autonomo, soggetto a un rigido controllo da parte dell'amministrazione centrale dello Stato francese ([123]). Anche il gettito fiscale a carico delle imprese iscritte nel registro del commercio e delle società contribuisce al bilancio generale della CCI. La Commissione ritiene pertanto che le risorse della CCI di Angoulême siano risorse statali.

(205) Inoltre le risorse degli enti territoriali sono risorse statali a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ([124]). Orbene, i membri costitutivi dello SMAC, che si sono contrattualmente impegnati a finanziare i conti dello SMAC con risorse proprie, sono camere di commercio e industria, un ente territoriale ([125]) o soggetti pubblici a loro volta costituiti da enti territoriali. La Commissione ritiene pertanto che le risorse dello SMAC siano risorse statali.

8.1.2.2. Imputabilità delle misure allo Stato

(206) La Commissione ritiene che le decisioni degli enti di diritto pubblico che approvano la concessione delle sovvenzioni in questione siano imputabili allo Stato ([126]).

(207) La Commissione osserva inoltre che lo SMAC è un ente pubblico che, non disponendo di dipendenti, è amministrativamente integrato agli enti locali che esso riunisce, direttamente o indirettamente. Inoltre le sue decisioni di bilancio, che sono vincolanti per i suoi membri, sono adottate da un comitato sindacale costituito dai rappresentanti dei suoi associati. Alla luce di questi elementi, la Commissione ritiene che le decisioni dello SMAC relative all'attività aeroportuale siano imputabili allo Stato.

([123]) In Francia le camere di commercio e industria sono enti pubblici di carattere amministrativo. In generale, una camera di commercio e industria rappresenta gli interessi generali del commercio, dell'industria e dei servizi della propria circoscrizione. I compiti e le prerogative delle camere di commercio e industria sono stabiliti per legge e sottoposti alla tutela amministrativa e finanziaria dello Stato tramite il ministro delle Finanze e delle infrastrutture e il ministro della Pianificazione e dell'amministrazione del territorio, ognuno per quanto gli compete. La tutela delle camere di commercio e industria regionali e delle camere di commercio e industria territoriali è garantita dal prefetto della regione, assistito dal responsabile regionale delle finanze pubbliche (Articolo R 712-2 del codice di commercio francese). L'autorità di tutela dispone di un diritto di informazione e deve pertanto essere destinataria di determinate categorie di atti. Gli atti possono essere eseguiti solo nella misura in cui sono rivolti all'autorità di tutela. A capo delle camere di commercio e industria v'è un'assemblea eletta tra i rappresentanti delle imprese della circoscrizione.

([124]) Sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011 nelle cause T-267/08 e T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais (Raccolta pag. II-01999, punto 108).

([125]) Si tratta del CG16.

([126]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa 482/99, Francia/Commissione (Raccolta pag. I-4397, punti 52-56).

(208) Per quanto riguarda le misure adottate dalla CCI di Angoulême, la Commissione osserva innanzitutto che le CCI sono enti pubblici di carattere amministrativo e sono pertanto organismi di diritto pubblico. La Commissione sottolinea altresì che il diritto francese considera le camere di commercio e industria «corpi intermedi dello Stato» incaricandole di contribuire allo sviluppo economico, alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese e delle loro associazioni ([127]). Il compito della gestione aeroportuale affidato alle camere di commercio e industria scaturisce pertanto dal loro ruolo a sostegno dello sviluppo locale e regionale della CCI, nonostante l'attività stessa di gestione aeroportuale sia di natura economica ([128]).

(209) La Commissione sottolinea inoltre che, secondo gli articoli R 712-2 e seguenti del codice di commercio francese, le camere di commercio e industria sono sottoposte a una tutela esercitata dai rappresentanti dello Stato. In tal senso, l'autorità di tutela ha accesso a tutte le sedute delle assemblee generali delle CCI e può far aggiungere punti all'ordine del giorno di tali assemblee. In particolare, le delibere relative ai bilanci iniziali, rettificativi ed eseguiti sono esecutive solo se approvate dall'autorità di tutela, anche tacitamente. Orbene, nella fattispecie, questi bilanci prevedevano i trasferimenti finanziari a vantaggio dei gestori aeroportuali, compresa la CCI-aeroporto ([129]), di cui ai considerando 28 e 29 della presente decisione ([130]).

(210) Alla luce di questi elementi, la Commissione ritiene che la CCI di Angoulême, compresa la CCI-aeroporto, rientri nella pubblica amministrazione ([131]) e che le misure da questa adottate a favore dei gestori dell'aeroporto di Angoulême siano necessariamente imputabili allo Stato.

8.1.3. *Vantaggio selettivo per i gestori dell'aeroporto*

(211) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che le consenta di non sostenere costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle sue risorse finanziarie o se beneficia di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([132]).

(212) Nella fattispecie le autorità francesi ritengono che, nell'insieme, l'aeroporto di Angoulême possa essere considerato un SIEG. Questa qualificazione sarebbe legata al ruolo dell'aeroporto in materia di pianificazione territoriale e di sviluppo economico e sociale regionale. I finanziamenti che gli sono stati concessi non dovrebbero quindi essere considerati aiuti di Stato ai sensi della sentenza *Altmark*, non avendo procurato all'aeroporto alcun vantaggio effettivo.

(213) Dal momento che le autorità francesi sostengono che i contributi finanziari concessi ai gestori dell'aeroporto di Angoulême non conferirebbero un vantaggio selettivo ai sensi della suddetta sentenza *Altmark*, la Commissione deve valutare se le condizioni stabilite da tale sentenza siano soddisfatte nel caso di specie. In tal senso è opportuno ricordare che in questa sentenza la Corte ha dichiarato che le compensazioni versate per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, quando sono soddisfatte le seguenti quattro condizioni cumulative:

— l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro (prima condizione);

— i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (seconda condizione);

([127]) L'articolo L 710-1 del codice di commercio francese stabilisce che: *«Gli enti o camere dipartimentali della rete delle camere di commercio e industria esercitano ciascuno, in quanto corpi intermedi dello Stato, una funzione di rappresentanza degli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi nei confronti dei pubblici poteri o delle autorità straniere. […] La rete e, al suo interno, ogni ente o camera dipartimentale contribuiscono allo sviluppo economico, alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese e delle loro associazioni eseguendo, nelle condizioni stabilite per decreto, ogni incarico di servizio pubblico e ogni compito di interesse generale necessari all'adempimento di tali funzioni»*.

([128]) Articolo 710-1 citato: *«A tal fine, ogni ente o camera dipartimentale della rete può eseguire, nel rispetto degli eventuali schemi settoriali ad esso/a applicabili: […] 5° un compito di creazione e di gestione di apparecchiature, soprattutto portuali e aeroportuali»*.

([129]) La Commissione sottolinea che, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, non è opportuno distinguere tra la CCI di Angoulême e il servizio specifico denominato CCI-aeroporto dedicato alla gestione aeroportuale, dato che il servizio che gestisce l'aeroporto di Angoulême non ha personalità giuridica propria, distinta da quella della CCI di Angoulême e non è altro che un'espressione dei servizi interni della CCI di Angoulême priva di autonomia decisionale, tranne per quanto riguarda la gestione quotidiana dell'aeroporto. Tra l'altro, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno sostenuto che le misure oggetto del procedimento di indagine formale dovessero essere imputate esclusivamente a questo servizio.

([130]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 2 febbraio 1988 nelle cause riunite C-67/85, C-68/85 e C-70/85, Van der Kooy/Commissione (Raccolta pag. 219, punto 37).

([131]) Cfr. la decisione della Commissione aiuto di Stato N563/05, Francia — aiuto a Ryanair (linea Tolone — Londra) (GU C 204 del 26.8.2006, pag. 4).

([132]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 14 febbraio 1990 nella causa C-301/87, Francia/Commissione (Raccolta 1990, pag. I-307, punto 41).

— la compensazione non eccede quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (terza condizione) e

— quando la scelta dell'impresa cui affidare l'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (quarta condizione).

(214) Nella comunicazione relativa all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alle compensazioni concesse per la prestazione di SIEG ([133]) (di seguito «la comunicazione SIEG»), la Commissione ha fornito indicazioni tese a chiarire i requisiti relativi alla compensazione dei servizi di interesse economico generale. Tale comunicazione tratta i vari requisiti stabiliti dalla sentenza *Altmark*, vale a dire il concetto di servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 106 del TFUE, la necessità di un atto di incarico, l'obbligo di definire i parametri per calcolare la compensazione, i principi da applicare per evitare la sovracompensazione e per selezionare il prestatore.

(215) Poiché le condizioni stabilite dalla sentenza *Altmark* sono cumulative, l'inosservanza di una sola di queste condizioni comporta la qualificazione delle misure in esame come aiuti di Stato ai sensi del diritto dell'Unione. Considerate le misure di cui trattasi, la Commissione ritiene quindi opportuno e sufficiente procedere all'analisi della prima e della quarta condizione della sentenza *Altmark* per tutti i periodi in questione.

8.1.3.1. Definizione del servizio di interesse economico generale (prima condizione)

a) Ambito di analisi

(216) La prima condizione stabilita dalla sentenza *Altmark* riguarda la definizione del servizio di interesse economico generale. Questa esigenza coincide con quella dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE ([134]) da cui risulta che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono imprese alle quali è affidata una «specifica missione» ([135]). In generale, l'affidamento di una «specifica missione di servizio pubblico» implica la prestazione di servizi che un'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni ([136]). Applicando il criterio dell'interesse generale, gli Stati membri dell'Unione possono assoggettare tali servizi a obblighi specifici.

(217) La Commissione ritiene tuttavia che non sarebbe opportuno attribuire obblighi specifici di servizio pubblico a servizi già forniti o che possono essere forniti in modo soddisfacente e a condizioni (prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio) coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato. Quanto al fatto di sapere se un servizio può essere fornito dal mercato, è opportuno ricordare che le competenze della Commissione nella definizione di un SIEG si limitano alla verifica di errori manifesti di valutazione compiuti dagli Stati membri nel definire un servizio come SIEG ([137]).

(218) Inoltre, nel caso esistano norme specifiche dell'Unione, la discrezionalità degli Stati membri è soggetta ad esse, fatto salvo il dovere della Commissione di valutare se il SIEG è stato correttamente definito ai fini del controllo sugli aiuti di Stato ([138]).

(219) In generale, la Commissione non esclude a priori che la gestione complessiva di un aeroporto possa essere considerata un SIEG. A tale proposito, i nuovi orientamenti indicano che una simile qualificazione è possibile in casi ben giustificati ([139]), ad esempio quando una regione rimarrebbe, in assenza dell'aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale. Tale valutazione, relativa all'esistenza di una reale esigenza di servizio pubblico, andrebbe fatta tenendo conto di altri modi di trasporto, in particolare di

([133]) Comunicazione della Commissione del 20.12.2011 sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4).
([134]) Sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, BUPA/Commissione (Raccolta II-81, punti 171 e 224).
([135]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 21 marzo 1974 nella causa 127/73, BRT/SABAM (Raccolta pag. 313).
([136]) Cfr. la comunicazione SIEG del 2011 cit., punti 46-47.
([137]) Cfr. la comunicazione SIEG cit., punto 47.
([138]) Cfr. la comunicazione SIEG cit., punto 46.
([139]) Cfr. i punti da 69 a 73 dei nuovi orientamenti.

servizi di treni ad alta velocità o collegamenti marittimi serviti da traghetti. In questi casi l'autorità pubblica può imporre un obbligo di servizio pubblico a un aeroporto per garantire che l'aeroporto rimanga aperto al traffico commerciale.

(220) La Commissione ricorda a tale proposito che, per giustificare una qualificazione come SIEG, l'obiettivo di interesse generale perseguito dalle pubbliche autorità deve andare oltre quello dello sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche previsto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. La Corte di giustizia ha infatti stabilito che i SIEG sono servizi che hanno un carattere specifico rispetto a quello di altre attività della vita economica ([140]) e che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono imprese alle quali è affidata una «specifica missione» ([141]). In generale, la Commissione ritiene pertanto che la qualificazione come SIEG dei compiti svolti da un gestore aeroportuale possa essere giustificata, solo se tutta l'area servita dall'aeroporto o una parte di essa rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

(221) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha sostanzialmente ritenuto che se i compiti di gestione aeroportuale consistono nell'adempimento di precisi obblighi di servizio pubblico, legati ad esempio al mantenimento delle condizioni operative e all'accessibilità dell'infrastruttura, essi potrebbero essere considerati un SIEG. Viceversa, non può essere considerato un servizio di interesse generale lo sviluppo della piattaforma aeroportuale, soprattutto per voli commerciali, indipendentemente dall'esistenza di collegamenti oggetto di OSP.

(222) A tale proposito, la Commissione osserva, da un lato, che gli aeroporti più vicini all'aeroporto di Angoulême serviti da collegamenti di linea si trovano a più di un'ora e mezza di viaggio in macchina ([142]). Dall'altro, pur occupando una posizione centrale nella parte occidentale del territorio metropolitano francese, Angoulême non è collegata alla rete autostradale e nemmeno alle linee ad alta velocità che servono l'est della Francia. A tale proposito, è opportuno notare che per una parte del periodo in esame sono stati imposti obblighi di servizio pubblico tra gli aeroporti di Angoulême e di Lione in virtù della legislazione europea applicabile ([143]). Questi oneri di servizio pubblico miravano in particolare a garantire servizi aerei di linea sufficienti in arrivo e in partenza da Angoulême ([144]).

(223) La Commissione ricorda inoltre che nei periodi in esame il traffico medio dell'aeroporto di Angoulême è sceso attestandosi nettamente al di sotto dei 200 000 passeggeri annui ([145]) e che il conto economico operativo di questo aeroporto è strutturalmente deficitario, come si evince dal considerando 17.

(224) Alla luce delle suddette caratteristiche intrinseche dell'aeroporto di Angoulême, è possibile ritenere che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe la gestione di quest'aeroporto e comunque non alle normali condizioni del mercato.

(225) Pertanto, considerando la posizione geografica di Angoulême rispetto alla rete di trasporti cittadina, considerando l'assenza nelle vicinanze di un aeroporto che possa offrire ai passeggeri una valida alternativa di trasporto, considerando inoltre il bassissimo volume di traffico e la natura strutturalmente deficitaria dell'aeroporto, la Commissione ritiene che la Francia non abbia commesso un errore manifesto di valutazione ritenendo i compiti dei gestori dell'aeroporto di Angoulême, legati esclusivamente al mantenimento delle condizioni operative e all'accessibilità dell'infrastruttura, un servizio di interesse economico generale. Per contro, lo sviluppo commerciale di un aeroporto attraverso la definizione di nuovi collegamenti aerei o l'espansione delle attività extra-aeronautiche non possono di norma, in quanto tali, soddisfare il criterio dell'interesse generale che giustifica la qualificazione come SIEG. In particolare, la Commissione ritiene che la compensazione da parte delle pubbliche autorità del costo netto determinato dall'adempimento di un SIEG non deve compromettere gli incentivi economici di un gestore aeroportuale a stringere rapporti economici con compagnie aeree.

(226) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione deve quindi stabilire, per ogni periodo di gestione in esame, quali attività dei gestori dell'aeroporto di Angoulême possano essere considerate SIEG e quali no.

([140]) Sentenza della Corte del 10 dicembre 1991 nella causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova (Raccolta pag. I-5889, punto 27); sentenza della Corte del 17 luglio 1997 nella causa C-242/95, GT-Link (Raccolta pag. I-4449, punto 53) e sentenza della Corte del 18 giugno 1998 nella causa C-266/96, Corsica Ferries (Raccolta 1998, pag. I-3949, punto 45).

([141]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte BRT/SABAM, cit.

([142]) Cfr. il considerando 14 della presente decisione, tabella 1.

([143]) Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8), sostituito dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

([144]) Articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 cit.

([145]) Cfr. la precedente tabella 2.

b) Ambito del SIEG

(227) Per quanto riguarda il periodo 2002-2006 in cui la CCI-aeroporto ha gestito l'aeroporto, la convenzione del 2002 è stata realizzata con l'obiettivo di garantire l'esecuzione dei compiti di servizio pubblico legati alle servitù aeronautiche e alla continuità del servizio pubblico ([146]). Il suo oggetto consisteva inoltre nel garantire lo sviluppo dell'aeroporto. Il preambolo di questa convenzione indica a tale proposito che i firmatari «*hanno deciso di unire le loro forze per definire e finanziare la politica di sviluppo, di assetto e di funzionamento*» dell'aeroporto di Angoulême.

(228) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando da 221 a 226, la Commissione ritiene che i compiti di gestione enunciati nella convenzione di concessione e nel relativo capitolato d'oneri, relativi al mantenimento delle condizioni operative e all'accessibilità dell'infrastruttura, possano essere considerati di interesse generale e che la qualificazione come SIEG di questi compiti non sia inficiata da un errore manifesto di valutazione.

(229) Al contrario, l'obiettivo dello sviluppo commerciale dell'aeroporto attraverso la definizione di nuovi collegamenti aerei o l'espansione delle attività extra-aeronautiche non soddisfa, in quanto tale, il criterio dell'interesse generale che giustifica la qualificazione come SIEG. Tale qualificazione non può essere giustificata dall'obiettivo di sviluppo regionale invocato dalle autorità francesi.

(230) È tuttavia opportuno osservare che in realtà le uniche compensazioni effettivamente versate non sono andate a coprire costi determinati dall'apertura di nuovi collegamenti, dalla sottoscrizione di contratti con nuove compagnie aeree o dall'espansione delle attività extra-aeronautiche dell'aeroporto di Angoulême, bensì esclusivamente quelli imputabili alle attività qualificabili come SIEG.

(231) Per quanto riguarda il periodo 2007-2011 durante il quale lo SMAC e la CCI-aeroporto hanno gestito congiuntamente l'aeroporto, occorre osservare, da un lato, che lo statuto dello SMAC del 21 dicembre 2006 affidava a quest'ultimo compiti di ristrutturazione, equipaggiamento, manutenzione, gestione e funzionamento dell'aeroporto di Angoulême. Dall'altro, è opportuno considerare che l'accordo per il subappalto della gestione, stipulato il 22 gennaio 2009 tra lo SMAC e la CCI di Angoulême, trasferiva allo SMAC la competenza degli investimenti nell'ambito della gestione aeroportuale della CCI-aeroporto. Secondo quanto stabilito dall'accordo per il subappalto della gestione, gli altri compiti di funzionamento dell'aeroporto erano conferiti alla CCI-aeroporto.

(232) Inoltre, secondo lo statuto, l'obiettivo dello SMAC consisteva nel «*garantire lo sviluppo dei servizi aerei commerciali di trasporto passeggeri o merci, dell'aviazione d'affari, ricreativa o turistica, delle attività di formazione, nonché di tutte le attività connesse, tali da concorrere a questo obiettivo*», relativamente agli aeroporti di Angoulême e di Cognac.

(233) Tuttavia, come indicato al considerando 225, i compiti di gestione legati esclusivamente al mantenimento delle condizioni operative e all'accessibilità dell'infrastruttura possono essere considerati di interesse generale e solo la qualificazione come SIEG di questi compiti non può essere ritenuta inficiata da un errore manifesto di valutazione.

(234) Di contro, come ricordato al considerando 225, lo sviluppo dei voli commerciali non può essere considerato un SIEG, nemmeno quando mira a promuovere lo sviluppo regionale. È tuttavia opportuno osservare che solo i rapporti commerciali con Ryanair hanno dato luogo a costi legati in modo specifico allo sviluppo di nuovi servizi di trasporto e sostenuti dallo SMAC e dalla CCI-aeroporto. Nella misura in cui lo SMAC e la CCI-aeroporto devono essere considerati cogestori dell'aeroporto nei confronti di Ryanair, la compensazione da parte dello SMAC dei costi aggiuntivi determinati dagli accordi del 2008 deve essere analizzata nell'ambito della valutazione degli eventuali elementi di aiuto di Stato contenuti in tali accordi.

(235) La delibera dello SMAC del 23 giugno 2001 prevede che i versamenti extracontrattuali destinati a garantire lo sviluppo commerciale dell'aeroporto siano direttamente effettuati dallo SMAC alle compagnie aeree. Di conseguenza, le misure finanziarie corrispondenti alle attività connesse allo sviluppo di nuovi servizi di trasporto non possono essere considerate SIEG e saranno oggetto di un'analisi nell'ambito della valutazione delle misure di aiuto concesse a Ryanair ([147]).

([146]) Questi obblighi sono riportati negli articoli 20 e 21 del capitolato d'oneri della concessione del 2002.
([147]) Cfr. la sezione 9 della presente decisione.

(236) Infine, il capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche corrispondente al periodo di gestione congiunta dell'aeroporto da parte dello SMAC e della società Snc-Lavalin, iniziato il 1º gennaio 2012, evidenzia non solo una funzione di mantenimento delle condizioni operative e di accessibilità dell'infrastruttura, ma anche un compito di promozione dell'aeroporto e di sviluppo della sua attività. Infatti, secondo l'articolo 9 del capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche, *«il gestore è tenuto a sondare, nell'interesse dell'economia e del turismo locale, tutte le possibilità di sviluppo dell'attività e del turismo aeroportuale»*. L'articolo precisa che il gestore *«garantisce a tal fine la promozione dell'aeroporto tra gli utenti attuali e potenziali e tra gli operatori dell'aviazione commerciale e d'affari, gli operatori turistici, gli operatori aerei di trasporto merci, gli operatori della formazione, della manutenzione aeronautica, nonché nei confronti di qualsiasi operatore che eserciti un'attività complementare o correlata a quella aeroportuale»*.

(237) In tal senso, la relazione presentata dallo SMAC alla commissione di gara mostra che il piano di sviluppo formulato dalla società Snc-Lavalin nell'ambito della proposta proattiva è stato determinante nella selezione di quest'offerta. Dalla delibera di aggiudicazione e dalle remunerazioni previste nell'atto di impegno emerge inoltre che all'epoca il gestore prevedeva di ripristinare un'attività di trasporto passeggeri in partenza dall'Inghilterra e dall'Irlanda attraverso una compagnia *low cost*. Il piano evocava la graduale apertura di tre collegamenti aerei in sei anni, al ritmo di un collegamento ogni due anni.

(238) Tuttavia, come indicato al considerando 225, i compiti di gestione legati esclusivamente al mantenimento delle condizioni operative e all'accessibilità dell'infrastruttura possono essere considerati di interesse generale e la loro qualificazione come SIEG non può essere ritenuta inficiata da un errore manifesto di valutazione.

(239) Come ricordato al considerando 225, lo sviluppo dei voli commerciali non può invece essere considerato un SIEG, nemmeno quando mira a promuovere lo sviluppo regionale. Le misure finanziarie corrispondenti a tali attività non possono quindi essere considerate misure destinate a sovvenzionare un SIEG.

(240) È tuttavia opportuno osservare che le uniche compensazioni effettivamente versate al gestore dell'aeroporto dal gennaio 2012 non sono andate a coprire costi dovuti allo sviluppo dei voli commerciali. Le autorità francesi si sono impegnate a notificare alla Commissione ogni eventuale misura di sostegno che in futuro lo SMAC o le sue entità costitutive dovessero concedere a compagnie aeree per la gestione di collegamenti aerei in partenza dall'aeroporto di Angoulême.

c) Esistenza di un atto d'incarico

(241) Per quanto riguarda i soli compiti che le autorità francesi possono validamente considerare SIEG, la Commissione deve verificare che per ogni periodo considerato l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico sia stata effettivamente affidata al gestore o ai gestori dell'aeroporto di Angoulême mediante atto d'incarico. In tal senso è opportuno ricordare che l'impresa deve essere incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico mediante un atto o vari atti che, a seconda della legislazione degli Stati membri, possono assumere la forma di un atto legislativo o regolamentare o di un contratto. La prassi della Commissione, codificata nella comunicazione SIEG, consiste nell'esigere che l'atto o i vari atti precisino quantomeno le seguenti informazioni ([148]):

— l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico;

— l'impresa e, se del caso, il territorio interessati;

— la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa dall'autorità in questione;

— i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione e

— le modalità per evitare le sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero.

i) Periodo 2002-2006

(242) Per quanto riguarda il periodo 2002-2006, la concessione per la costruzione, la manutenzione e il funzionamento dell'aeroporto è stata affidata con decreto ministeriale alla CCI di Angoulême. Le condizioni di questa concessione sono state precisate nella convenzione di concessione stipulata tra il ministro competente per l'aviazione civile e la CCI-aeroporto per un periodo di cinque anni. Inoltre, alcune delle sovvenzioni della CCI e i contributi degli enti

([148]) Cfr. la comunicazione SIEG cit., punto 52.

locali alla CCI-aeroporto ([149]) sono stati concessi in base alla convenzione del 2002. Infine, la procedura di definizione del bilancio attribuito all'aeroporto, stabilita mediante la circolare n. 111 del 30 marzo 1992 che fissa le norme contabili, finanziarie e di bilancio applicabili alla CCI di Angoulême, garantisce che gli importi in questione siano delle vere compensazioni, evitando in tal modo ogni sovracompensazione. A tale proposito è opportuno osservare che tale procedura prevede anche alcuni meccanismi di controllo dell'assenza di sovracompensazione ([150]). Si aggiunga che fino al 31 dicembre 2006 i conti e i bilanci dell'aeroporto venivano trasmessi anche al servizio dell'aviazione civile incaricato di formulare un parere all'autorità di tutela della CCI di Angoulême prima dell'eventuale approvazione dei suddetti conti e bilanci, essendo lo Stato l'autorità concedente dell'aeroporto.

(243) La Commissione ritiene quindi che il compito di gestione dell'aeroporto sia stato affidato alla CCI di Angoulême con un atto conforme alle condizioni stabilite dalla sentenza *Altmark*.

ii) Periodo 2007-2011

(244) I compiti di servizio pubblico di questo periodo sono stati affidati ai gestori con una serie di atti. Da un lato, lo statuto dello SMAC del 21 dicembre 2006 affida a quest'ultimo compiti di ristrutturazione, equipaggiamento, manutenzione, gestione e funzionamento dell'aeroporto di Angoulême, oltre a prevedere l'iscrizione automatica degli oneri dello SMAC nei bilanci dei suoi membri ([151]). Dall'altro, l'accordo per il subappalto della gestione, stipulato il 22 gennaio 2009 tra lo SMAC e la CCI per un periodo di tre anni, trasferisce allo SMAC la competenza degli investimenti intrapresi nell'ambito della gestione aeroportuale della CCI-aeroporto. Secondo quanto stabilito dall'accordo per il subappalto della gestione, gli altri compiti di funzionamento dell'aeroporto erano affidati alla CCI-aeroporto.

(245) Infine, la procedura di definizione del bilancio attribuito all'aeroporto, stabilita mediante la circolare n. 111 del 30 marzo 1992 che fissa le norme contabili, finanziarie e di bilancio applicabili alla CCI, garantisce che gli importi in questione siano delle vere compensazioni, evitando in tal modo ogni sovracompensazione. Questa procedura prevede inoltre alcuni meccanismi di controllo ([152]). Inoltre, in qualità di concessionario fino al 31 dicembre 2008 e poi di subappaltatore fino al 31 dicembre 2011, la CCI trasmetteva i suoi bilanci iniziali, rettificativi ed eseguiti (conti profitti e perdite, risorse-impieghi, capacità di autofinanziamento) allo SMAC perché, da autorità concedente, provvedesse ad approvarli secondo quanto stabilito dallo statuto dello SMAC.

(246) La Commissione ritiene quindi che il compito di gestione dell'aeroporto sia stato affidato allo SMAC e alla CCI di Angoulême con un atto conforme alle condizioni stabilite dalla sentenza *Altmark*.

iii) Periodo dal 1º gennaio 2012

(247) La gestione e il funzionamento dell'aeroporto di Angoulême sono stati affidati alla società Snc-Lavalin per un periodo di sei anni con l'atto d'impegno dell'8 agosto 2011 e con il capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche ([153]). Sebbene diversi obblighi rimangano a carico dello SMAC ([154]), i suddetti atti precisano gli obblighi delle parti nell'ambito del compito di gestione dell'aeroporto.

(248) Nel capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche sono elencate e precisate le responsabilità della società Snc-Lavalin nell'ambito del compito di gestione dell'aeroporto. Ai sensi dell'articolo 8 del suddetto capitolato d'oneri, alla società Snc-Lavalin sono affidate in particolare le seguenti attività: esecuzione dei compiti di competenza dello Stato, svolgimento di un servizio AFIS, realizzazione di compiti tesi a garantire l'utilizzo sicuro dell'aeroporto, manutenzione dei terreni e delle reti aeroportuali, nonché mantenimento del potenziale dell'aeroporto di accogliere al momento opportuno un traffico commerciale di linea. Questi atti stabiliscono inoltre le modalità di calcolo della remunerazione versata dallo SMAC alla Snc-Lavalin. La compensazione massima versata dallo SMAC risulta dall'atto di impegno di Snc-Lavalin. Infine, per quanto riguarda i controlli regolari dell'assenza di sovracompensazione, il titolo III del capitolato d'oneri della gara d'appalto illustra le modalità di controllo dello SMAC consentendo in tal

([149]) Cfr. il considerando 18 della presente decisione.
([150]) La procedura è così strutturata: ogni anno la CCI di Angoulême stabilisce il quadro di bilancio, sulla base del quale ciascun servizio elabora i propri bilanci. Il servizio generale dell'aeroporto presenta ogni anno in autunno una bozza di bilancio relativa agli anni *n*, *n*+1 e *n*+2. I membri eletti dell'Ufficio della CCI di Angoulême esaminano questi bilanci apportandovi eventuali modifiche. Una volta approvato dall'Ufficio, il bilancio dell'aeroporto viene presentato, insieme a quello degli altri servizi, in assemblea generale davanti ai membri eletti della CCI di Angoulême, che effettuano una votazione vincolante sull'autorizzazione di esecuzione A cadenza regolare, vengono inoltre preparate relazioni per verificare che il bilancio votato sia effettivamente eseguito. Durante l'anno *n*+1 viene presentato all'assemblea generale il bilancio dell'anno «*n*» con eventuali commenti sulle differenze riscontrate. L'assemblea generale procede a una nuova votazione per accettare i bilanci eseguiti.
([151]) Articolo 17 dello statuto dello SMAC.
([152]) Cfr. la nota 150.
([153]) Atto d'impegno di Snc-Lavalin del 19 luglio 2011 accettato dallo SMAC l'8 agosto 2011 in virtù di una delibera del 23 giugno 2011.
([154]) Cfr. il considerando 23 della presente decisione.

modo di verificare e di evitare una sovracompensazione del contributo dello SMAC rispetto ai costi dei compiti di interesse economico generale affidati alla società Snc-Lavalin.

(249) È quindi opportuno ritenere che anche il compito di gestione dell'aeroporto relativo a Snc-Lavalin sia stato affidato con un atto conforme alle condizioni stabilite dalla sentenza *Altmark*.

(250) La Commissione osserva pertanto che, per ogni periodo di gestione dell'aeroporto di Angoulême sottoposto alla sua valutazione, è stato effettivamente rilasciato un atto di incarico nei confronti del gestore o dei gestori per eseguire obblighi di servizio pubblico consistenti nel mantenimento delle condizioni operative della piattaforma e nell'accessibilità dell'infrastruttura. La prima condizione imposta dalla sentenza *Altmark* è quindi soddisfatta nel limite dei compiti di cui sopra.

8.1.3.2. Selezione del prestatore (quarta condizione)

(251) La Commissione ritiene inoltre opportuno procedere all'analisi della quarta condizione della sentenza *Altmark* per tutti i periodi considerati.

(252) La Commissione ricorda che, secondo questa condizione, la compensazione concessa deve essere il risultato di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività (primo sottocriterio), oppure il risultato di un'operazione di analisi comparativa con un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari (secondo sottocriterio).

a) Il primo sottocriterio

i) Periodi 2002-2006 e 2007-2011

(253) Per quanto riguarda il periodo 2002-2006, la concessione relativa alla gestione dell'aeroporto è stata affidata alla CCI di Angoulême con decreto ministeriale ([155]) del 20 settembre 2002, pubblicato nel *Journal officiel de la République française* il 5 ottobre 2002. Quanto al periodo 2007-2011, il decreto prefettizio del 21 dicembre 2006 relativo alla creazione dello SMAC e l'accordo per il subappalto del 2009 hanno affidato allo SMAC i compiti di ristrutturazione, equipaggiamento, manutenzione, gestione e funzionamento dell'aeroporto di Angoulême, direttamente o indirettamente.

(254) È evidente che questi atti amministrativi unilaterali e contrattuali non sono stati adottati al termine di una gara d'appalto aperta, trasparente e non discriminatoria che avrebbe permesso di confrontare varie offerte potenziali e di stabilire la compensazione in modo da escludere la presenza di un aiuto di Stato.

(255) Per i periodi di cui sopra la Commissione ritiene pertanto che le condizioni della procedura seguita non abbiano garantito un'effettiva concorrenza per lo svolgimento del compito di gestione dell'aeroporto di Angoulême. La procedura di selezione dei gestori dell'aeroporto di Angoulême non soddisfa quindi la prima parte della quarta condizione della sentenza *Altmark* nella misura in cui non ha consentito di scegliere un candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività.

ii) Periodo dal 1º gennaio 2012

(256) La gestione e il funzionamento dell'aeroporto sono stati affidati alla società Snc-Lavalin al termine di una procedura di appalto pubblico conformemente all'articolo 21 della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([156]). Le autorità francesi hanno fatto precedere questa procedura da un bando di gara pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea*.

(257) Occorre tuttavia osservare che, non essendo state tenute a ricorrere a una procedura formalizzata, le autorità francesi hanno beneficiato di un ampio margine di discrezionalità nella scelta dell'aggiudicatario ([157]). Orbene, una procedura che conferisce un tale margine di discrezionalità all'autorità aggiudicatrice può avere l'effetto di limitare la partecipazione degli operatori interessati.

([155]) Decreto di concessione dell'aeroporto di Angoulême-Brie-Champniers alla Camera di commercio e industria di Angoulême.
([156]) Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114).
([157]) Tra i criteri di aggiudicazione c'era quello intitolato «offerta economicamente più vantaggiosa in base ai criteri indicati nel capitolato d'oneri, nell'invito a presentare offerte o a negoziare oppure nelle specifiche».

(258) La Commissione ritiene pertanto che la procedura seguita nel caso di specie non possa, in quanto tale, essere considerata sufficiente a soddisfare la quarta condizione della sentenza *Altmark* ([158]).

(259) La Commissione deve pertanto verificare che la procedura di appalto pubblico seguita nella fattispecie abbia permesso di selezionare un offerente in grado di fornire i servizi in questione al costo minore per la comunità.

(260) Il quadro contrattuale prevede: i) una durata di sei anni; ii) un impegno contrattuale del prestatore in merito al massimale del contributo di pareggio dei conti dell'aeroporto a carico dello SMAC; iii) una remunerazione forfettaria del servizio prestato; iv) una clausola di interessenza ai risultati della gestione. I potenziali candidati erano invitati a presentare una proposta di base (senza traffico commerciale) e una proposta proattiva (con traffico commerciale). A tale proposito la relazione di presentazione dell'appalto, trasmessa alla commissione di gara, sottolinea che sono state presentate due offerte concorrenti. Oltre a Snc-Lavalin, anche la società APCO ([159]) ha presentato una proposta di base e una proposta proattiva. Considerato un valore tecnico dell'offerta della società Snc-Lavalin equivalente nel caso della proposta scelta, ovverosia quella proattiva, i prezzi indicati dai due concorrenti per l'intero periodo erano i seguenti:

(in migliaia di EUR)

	Contributo di pareggio	Remunerazione	Onere totale SMAC
Snc-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) La relazione di presentazione dello SMAC alla commissione di gara evidenzia inoltre che ciascun candidato aveva presentato una proposta di base e una proposta proattiva ([160]). Questa seconda proposta, scelta dall'autorità delegante. corrisponde al piano di orientamenti strategici volto a garantire lo sviluppo commerciale dell'aeroporto di Angoulême. La relazione trasmessa alla commissione di gara sottolinea che la remunerazione della società Snc-Lavalin, aggiudicatrice dell'appalto, non varia in base alla proposta. Il massimale del contributo di pareggio dei conti dell'aeroporto a carico dello SMAC, proposto dalla società in risposta alla gara d'appalto, evidenzia tuttavia una variazione del massimale del contributo di pareggio garantito. Se, come indicato nella suddetta relazione, l'onere annuale medio aggiuntivo è di 30 000 EUR nel caso della proposta proattiva, quest'onere aggiuntivo non è equamente ripartito durante il periodo di esecuzione del contratto. Di seguito è illustrata la differenza (in migliaia di euro) tra la proposta di base e la proposta proattiva:

(in migliaia di EUR)

	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Proposta di base	405	364	374	357	350	342
Proposta proattiva	465	425	448	384	341	296
Differenza	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	- 9	- 46

(262) La Commissione ritiene pertanto che l'autorità delegante non abbia scelto l'offerta che permetteva di garantire il servizio al costo minore per la comunità. La proposta di base formulata dalla società Snc-Lavalin, peraltro più vantaggiosa della proposta di base di APCO, garantiva infatti l'accessibilità e il mantenimento delle condizioni operative dell'aeroporto di Angoulême. Viceversa, la proposta proattiva era destinata a garantire lo sviluppo commerciale dell'aeroporto. Questa seconda prestazione non era necessaria allo svolgimento della prima e comunque non era tale da poter essere considerata un servizio di interesse economico generale. Si evince quindi che il prestatore non è stato scelto in base all'offerta economicamente più vantaggiosa per garantire un servizio pubblico al costo minore per la collettività.

([158]) Cfr. il punto 66 della comunicazione SIEG citata.
([159]) Creata nel gennaio 2011, APCO è una filiale detenuta al 100 % dalla CCI di Limoges e dalla Haute-Vienne. Tra i sui obiettivi figurano la consulenza nella gestione aeroportuale, la formazione del personale aeroportuale, la gestione, la direzione e lo sviluppo degli aeroporti, l'assistenza a terra e la sicurezza aeroportuale.
([160]) Cfr. il considerando 20 della presente decisione.

(263) Per quanto riguarda i versamenti extracontrattuali destinati a garantire lo sviluppo commerciale dell'aeroporto, che secondo la Commissione non possono validamente rientrare nell'ambito del SIEG ([161]), i dubbi formulati dalla Commissione nella decisione di avvio sono stati dissipati. La delibera dello SMAC del 23 giugno 2001 prevede infatti che questi aiuti siano versati direttamente dallo SMAC alle compagnie aeree. Questa misura è pertanto destinata a essere analizzata a norma del diritto sugli aiuti di Stato nell'ambito del controllo degli aiuti concessi a Ryanair/AMS ([162]).

(264) Alla luce di questi elementi, la Commissione ritiene che le condizioni della procedura di aggiudicazione dell'appalto pubblico a Snc-Lavalin non abbiano consentito di selezionare l'offerta di fornitura del servizio al costo minore per la collettività e che il primo sottocriterio della quarta condizione della sentenza *Altmark* non sia quindi soddisfatto.

b) Secondo sottocriterio

(265) Per quanto riguarda i periodi 2002-2006 e 2007-2011, spettava alle autorità francesi dimostrare che la compensazione era stata determinata facendo riferimento a un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari.

(266) La Commissione nota che la Francia non ha fornito a tale proposito elementi d'informazione. La Commissione osserva inoltre che la compensazione non è stata determinata su una base di costi stabilita a priori o in riferimento alla struttura di costi di gestori aeroportuali comparabili. Per quanto riguarda i periodi suindicati, la Commissione non dispone pertanto degli elementi di confronto necessari per valutare il rispetto del criterio relativo alla selezione del prestatore del servizio.

(267) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la quarta condizione della sentenza *Altmark* non sia soddisfatta nei periodi 2002-2006 e 2007-2011.

(268) La medesima conclusione s'impone in merito al periodo dal 1º luglio 2012, in quanto la Commissione non dispone di elementi di confronto necessari a valutare il rispetto del criterio relativo alla selezione del prestatore del servizio. Si deve pertanto ritenere che la quarta condizione della sentenza *Altmark* non sia soddisfatta nemmeno per questo periodo.

(269) Non sussistendo la quarta condizione della sentenza *Altmark*, la Commissione ritiene che gli aiuti in questione abbiano conferito un vantaggio alle imprese che hanno gestito l'aeroporto di Angoulême, che non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.

8.1.4. *Incidenza sugli scambi intra-UE e sulla concorrenza*

(270) Allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto. Secondo una giurisprudenza costante ([163]), affinché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

(271) In generale, è opportuno notare, come confermato dalle osservazioni di Ryanair, che i gestori degli aeroporti dell'Unione sono in concorrenza tra loro per attirare compagnie aeree. Le compagnie aeree decidono infatti i loro collegamenti e le relative frequenze in base a vari criteri, tra cui la potenziale clientela prevista per i collegamenti in questione e le caratteristiche degli aeroporti alle estremità di tali linee.

(272) Le compagnie aeree esaminano in particolare parametri quali il tipo di servizi aeroportuali forniti, la popolazione o l'attività economica intorno all'aeroporto, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti e le condizioni commerciali complessive per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali. Il livello dei diritti riscossi è un fattore essenziale in quanto un finanziamento pubblico erogato a un aeroporto potrebbe essere utilizzato per mantenere artificialmente basse le tasse aeroportuali in modo da attirare compagnie aeree e può quindi falsare in modo significativo la concorrenza ([164]).

([161]) Cfr. il considerando 225 della presente decisione.
([162]) Cfr. la sezione 9 della presente decisione.
([163]) Sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998 nella causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commissione (Raccolta 1998, pag. II-717).
([164]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 43.

(273) Le compagnie aeree distribuiscono quindi tra vari collegamenti le loro risorse, soprattutto in materia di attrezzature e di equipaggio, tenendo conto in particolare dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dei prezzi richiesti per tali prestazioni.

(274) Dato che all'interno dell'Unione il mercato delle prestazioni aeroportuali è aperto alla concorrenza, i vantaggi conferiti alle imprese che hanno gestito l'aeroporto di Angoulême rischiano di incidere sugli scambi tra Stati membri aumentando artificialmente l'offerta dei servizi aeroportuali fornita ad Angoulême rispetto alle condizioni normali di mercato. La Commissione ritiene pertanto che gli aiuti in questione possano incidere sugli scambi all'interno dell'UE e falsare la concorrenza.

8.1.5. *Conclusioni sull'esistenza di un aiuto*

(275) Tenuto conto delle considerazioni precedenti, la Commissione conclude quanto segue:

— alla luce delle caratteristiche specifiche dell'aeroporto di Angoulême, la Francia ha ritenuto, senza commettere un errore manifesto di valutazione, che per tutti i periodi esaminati nell'ambito della presente decisione i compiti di gestione legati esclusivamente al mantenimento delle condizioni operative dell'aeroporto e all'accessibilità della sua infrastruttura possano essere qualificati come SIEG;

— al contrario, lo sviluppo economico dell'aeroporto motivato da considerazioni di carattere commerciale non può essere considerato un SIEG, a prescindere dal periodo in esame;

— la compensazione pubblica concessa per il finanziamento dei compiti di servizio pubblico rientranti nel campo del SIEG non è conforme alla quarta condizione della sentenza *Altmark*, indipendentemente dal periodo esaminato nell'ambito della presente decisione. Queste misure costituiscono pertanto aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8.2. **Compatibilità con il mercato interno delle misure a favore dei gestori dell'aeroporto**

(276) Si rammenta innanzitutto che è opportuno analizzare solo la compatibilità con il mercato interno delle compensazioni pubbliche di cui hanno beneficiato le imprese che hanno gestito l'aeroporto di Angoulême per i servizi di interesse economico generale. Come già osservato al considerando 225 le attività connesse allo sviluppo dell'attività commerciale dell'aeroporto, comprese quelle che mirano a promuovere lo sviluppo regionale, non possono essere qualificate come SIEG. Nella fattispecie, queste attività non hanno dato luogo al versamento di compensazioni a favore delle imprese che hanno gestito l'aeroporto di Angoulême nei periodi interessati dalla presente decisione.

8.2.1. *Compatibilità degli aiuti concessi ai gestori dell'aeroporto*

(277) La Commissione ritiene che la decisione SIEG del 2011 sia applicabile agli aiuti concessi durante tutti i periodi coperti dalla presente decisione. Infatti, ai sensi dell'articolo 10, lettera b), della decisione SIEG del 2011 qualsiasi aiuto messo ad esecuzione prima del 31 gennaio 2012, che non sia compatibile con il mercato interno né esente dall'obbligo di notifica conformemente alla decisione 2005/842/CE, ma che soddisfi le condizioni stabilite in tale decisione, è compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica preventiva.

(278) In primo luogo è opportuno tuttavia notare che l'articolo 4, lettera f), della decisione SIEG del 2011, che prevede che l'atto di concessione dell'aiuto in questione faccia esplicitamente riferimento alla suddetta decisione, non può essere applicato nel presente contesto. Infatti, poiché gli aiuti di cui trattasi sono stati concessi prima dell'entrata in vigore della decisione SIEG del 2011, non si poteva pretendere che gli atti in esame vi facessero riferimento; in caso contrario, l'articolo 10, lettera b), della decisione SIEG del 2011 verrebbe privato della sua piena efficacia. In secondo luogo, in un'ottica di economia procedurale, la Commissione ritiene di poter esaminare l'applicazione della decisione SIEG del 2011 agli aiuti concessi prima del 31 gennaio 2012, senza dover prima valutare se tali aiuti siano incompatibili con la decisione 2005/842/CE. L'articolo 10, lettera b), della decisione SIEG del 2011 mira infatti a estendere l'applicazione della suddetta decisione agli aiuti incompatibili messi ad esecuzione prima della sua entrata in vigore, senza tuttavia escludere gli aiuti che avrebbero potuto essere dichiarati compatibili in virtù della decisione 2005/842/CE.

8.2.1.1. Condizione relativa al campo di applicazione

(279) Ai sensi della decisione SIEG del 2011, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico concesse alle imprese incaricate della gestione di un servizio di interesse economico generale possono essere considerate compatibili con il mercato interno a condizione di essere relative a un aeroporto con un traffico annuale non superiore a 200 000 passeggeri nei due esercizi precedenti a quello in cui è stato affidato il SIEG. Nella fattispecie, il traffico annuale dell'aeroporto di Angoulême non è mai stato superiore a 200 000 passeggeri nel periodo 2000-2012.

(280) Le misure in questione rientrano pertanto nel campo d'applicazione della decisione SIEG del 2011 e devono quindi essere valutate alla luce delle condizioni ivi previste.

8.2.1.2. Condizione relativa all'atto di incarico (articolo 4 della decisione SIEG del 2011)

(281) Dalla valutazione della Commissione relativa al rispetto della prima e della quarta condizione della sentenza *Altmark* emerge che ai gestori dell'aeroporto di Angoulême è stata affidata la gestione di un vero SIEG e che le condizioni sull'esistenza di un atto di incarico sono rispettate. Si ricorda che solo i compiti di gestione dell'aeroporto, legati esclusivamente al mantenimento delle sue condizioni operative e all'accessibilità della sua infrastruttura, possono essere qualificati come SIEG.

8.2.1.3. Condizione relativa alla compensazione (articoli 5 e 6 della decisione SIEG del 2011)

a) Periodi 2002-2006 e 2007-2011

(282) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, della decisione SIEG del 2011, l'importo della compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire il costo netto dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, nonché un margine di utile ragionevole. Nella fattispecie, la limitazione della compensazione ai costi necessari all'esercizio del servizio pubblico è garantita dalla procedura di elaborazione del bilancio destinato all'aeroporto. In tal senso, il punto 2.6 della circolare che descrive tale procedura prevede che, per definire il bilancio, la CCI di Angoulême stabilisca: i) lo stato delle operazioni di funzionamento; ii) lo stato della capacità di autofinanziamento e iii) lo stato delle operazioni in conto capitale. Alla proposta di bilancio di cui è richiesta l'approvazione devono inoltre essere obbligatoriamente allegati vari documenti (tabella delle prestazioni e contributi interservizi, tabella dell'organico e del totale delle retribuzioni ecc.). I controlli antecedenti la definizione del bilancio permettono quindi di garantire ex ante che il bilancio sia limitato a quanto necessario e giustificato dai compiti della CCI di Angoulême. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità francesi risulta che gli aiuti concessi miravano esclusivamente a compensare il disavanzo operativo legato alla gestione dell'aeroporto di Angoulême. Il sistema di controllo del bilancio eseguito stabilito dallo statuto dello SMAC permetteva inoltre di evitare ogni compensazione eccessiva ex post. Di conseguenza, l'importo della compensazione non è stato superiore a quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

(283) L'esistenza di conti separati permetteva inoltre di separare l'attività di gestione dell'aeroporto di Angoulême da un punto di vista contabile. I conti della CCI-aeroporto evidenziavano infatti una voce distinta per le attività dell'aeroporto. Questo sistema era sufficiente a garantire l'assenza di sovvenzioni incrociate a vantaggio di altre attività. I conti e i bilanci dell'aeroporto venivano trasmessi anche al servizio dell'aviazione civile incaricato di esprimere un parere all'autorità di tutela della CCI di Angoulême prima dell'eventuale approvazione dei suddetti conti e bilanci, essendo lo Stato l'autorità concedente dell'aeroporto. La compensazione è stata quindi effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio in questione, e le autorità pubbliche hanno previsto una procedura per verificare l'assenza di compensazioni eccessive. La Commissione precisa tuttavia che questa valutazione non si applica ai costi generati dall'attività di Ryanair che ricade in un compito di sviluppo commerciale ([165]).

(284) La Commissione ricorda infine che le informazioni trasmesse dalle autorità francesi consentono di stabilire che gli aiuti in questione miravano esclusivamente a coprire il disavanzo operativo dell'aeroporto nel periodo in esame, senza che il suo gestore ne abbia tratto un qualche vantaggio.

b) Periodo dal 1º gennaio 2012

(285) L'appalto di servizi specificava chiaramente che l'offerente dovesse indicare la propria remunerazione per i servizi prestati sia nell'ipotesi della gestione senza traffico commerciale (proposta di base) che in quella con traffico commerciale (proposta proattiva). Egli doveva inoltre definire la garanzia massima richiesta dallo SMAC per pareggiare il suo esercizio in entrambi i casi. Lo SMAC aveva inoltre previsto nel bando di gara una clausola di interessenza (50/50 %) in caso di contributo dello SMAC inferiore al massimale stabilito nell'offerta, indicata nel capitolato d'oneri. Peraltro, come ricordato al considerando 262, la proposta di base avanzata da Snc-Lavalin, più vantaggiosa della proposta di base di APCO, garantiva l'accessibilità e il mantenimento delle condizioni operative dell'aeroporto di Angoulême.

(286) Inoltre il calcolo della compensazione si basa innanzitutto su un riferimento al disavanzo effettivamente registrato in un conto distinto relativo all'aeroporto ([166]). Il gestore è tenuto a far certificare questo conto separato da un revisore contabile e di trasmettere il bilancio annuale allo SMAC.

([165]) Cfr. il considerando 225 della presente decisione.
([166]) Articolo 14-1 del capitolato d'oneri e delle specifiche tecniche.

(287) È inoltre stabilito che il contributo pubblico di pareggio di cui gode la società Snc-Lavalin possa scendere nel caso in cui l'importo necessario al pareggio dei conti dell'aeroporto sia inferiore al massimale stabilito nell'atto di impegno. Questo meccanismo di recupero è volto a minimizzare il rischio di sovracompensazione ex post.

(288) Per quanto riguarda i controlli regolari dell'assenza di sovracompensazione, il titolo III del capitolato d'oneri della gara d'appalto illustra le modalità di controllo dello SMAC che permettono di verificare e di evitare una sovracompensazione del contributo dello SMAC rispetto ai costi dei compiti d'interesse economico generale affidati a Snc-Lavalin.

(289) Quanto all'importo della compensazione, la Commissione nota tuttavia che il pareggio del contratto stipulato tra lo SMAC e la società Snc-Lavalin non si basa sulla determinazione ex ante di un margine di utile ragionevole, bensì su una remunerazione forfettaria. La Commissione osserva inoltre il traffico più che limitato registrato dall'aeroporto fino a questo momento, i meccanismi previsti per il calcolo e il controllo della compensazione, l'esistenza della clausola di interessenza, che incentivava ad avere una gestione efficiente, e il fatto che l'offerta della società Snc-Lavalin è economicamente la più vantaggiosa. Alla luce dei suddetti elementi, la Commissione ritiene che la compensazione concessa in virtù del contratto tra lo SMAC e la società Snc-Lavalin possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno, a condizione che le autorità francesi verifichino che l'importo totale della compensazione versata a Snc-Lavalin per l'intera durata del contratto non ecceda quanto necessario per coprire il costo netto dell'adempimento dei soli obblighi di servizio pubblico, esclusi i costi relativi allo sviluppo commerciale della piattaforma, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito.

(290) A tale proposito, le autorità francesi dovranno trasmettere alla Commissione, entro quattro mesi dall'avvenuta scadenza del contratto stipulato tra lo SMAC e Snc-Lavalin, una relazione che dimostri che l'importo della compensazione concessa a Snc-Lavalin, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito, è conforme all'articolo 5 della decisione SIEG del 2011 per l'intera durata del contratto.

8.2.2. *Conclusione sulla compatibilità degli aiuti tra il 2002 e il 2017*

(291) Alla luce delle considerazioni precedenti, la Commissione conclude che gli aiuti già concessi per la gestione dell'aeroporto di Angoulême dal 2002, a prescindere dai gestori interessati, sono compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE e della decisione SIEG del 2011 ([167]).

(292) Tuttavia, per quanto riguarda la società Snc-Lavalin, la Commissione ritiene che la compensazione concessa in virtù del contratto tra lo SMAC e Snc-Lavalin possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno a condizione che le autorità francesi dimostrino alla Commissione che l'importo totale della compensazione versata a quest'ultima per l'intera durata del contratto non ecceda quanto necessario per coprire il costo netto dell'adempimento dei soli obblighi di servizio pubblico, esclusi i costi relativi allo sviluppo commerciale della piattaforma, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito.

(293) A tale proposito, le autorità francesi dovranno trasmettere alla Commissione, entro quattro mesi dall'avvenuta scadenza del contratto stipulato tra lo SMAC e Snc-Lavalin, una relazione che dimostri che l'importo della compensazione concessa a Snc-Lavalin, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito, è conforme all'articolo 5 della decisione SIEG del 2011 per l'intera durata del contratto.

9. **VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO CONCESSE A RYANAIR E AMS**

9.1. **Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE**

(294) Benché gli accordi del 2008 siano stati formalmente stipulati tra lo SMAC, da un lato, e Ryanair e AMS, dall'altro, ai fini della valutazione delle misure di aiuto concesse a Ryanair e AMS, la Commissione ritiene necessario esaminare congiuntamente il comportamento dello SMAC e della CCI-aeroporto. Infatti, come già dimostrato al considerando 178, la Commissione ritiene che lo SMAC e la CCI-aeroporto abbiano gestito congiuntamente la piattaforma aeroportuale di Angoulême tra il 2007 e il 2011.

([167]) La Commissione ritiene opportuno notare che le misure di aiuto in questione, che rientrano nel campo d'applicazione della decisione SIEG del 2005, sarebbero compatibili con il mercato interno anche in virtù di questa decisione e per le stesse ragioni. Ai fini dell'analisi necessaria nel caso di specie, le condizioni di compatibilità della decisione SIEG del 2005 non sono infatti sostanzialmente diverse da quelle della decisione SIEG del 2011.

9.1.1. *Nozione di impresa e di attività economica*

(295) Per stabilire se le misure degli accordi del 2008 costituiscano aiuti di Stato, è opportuno valutare se i loro beneficiari, Ryanair e AMS, sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Orbene, è incontestabile che queste due società sono soggetti impegnati nella prestazione di servizi di trasporto aereo e servizi pubblicitari e che esercitano attività economiche.

9.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

9.1.2.1. Presenza di risorse statali

(296) Gli accordi del 2008 sono stati sottoscritti direttamente dallo SMAC. Alla luce degli elementi già illustrati ai considerando da 203 a 205 della presente decisione, la Commissione ritiene che le risorse dello SMAC siano risorse statali.

9.1.2.2. Imputabilità delle misure allo Stato

(297) La delibera dello SMAC che autorizza la firma degli accordi del 2008 è stata approvata all'unanimità dai soggetti pubblici membri dello SMAC, costituito a sua volta, direttamente o indirettamente, da enti territoriali e da camere di commercio e industria. La Commissione ritiene tuttavia che le caratteristiche di questi soggetti siano tali da determinare l'imputabilità allo Stato delle decisioni dello SMAC relative all'attività aeroportuale ([168]).

(298) La Commissione ritiene pertanto che la sottoscrizione di questi contratti implichi l'utilizzo di risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e che le decisioni di stipularli siano imputabili allo Stato.

9.1.3. *Vantaggio selettivo*

(299) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico selettivo che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([169]).

(300) A tale proposito la Commissione osserva innanzitutto che le misure in questione sono selettive, perché riguardano esclusivamente Ryanair. La sottoscrizione degli accordi del 2008 è infatti antecedente alla pubblicazione delle decisioni tariffarie pubbliche indicanti un dispositivo simile, applicabili dal 1º marzo 2009 a tutte le compagnie intenzionate a operare sull'aeroporto di Angoulême. Tra l'altro, la sentenza del *London Court of International Arbitration* (LCIA), del 18 giugno 2012, relativa alla risoluzione da parte di Ryanair degli accordi del 2008, evidenzia una trattativa bilaterale tra i rappresentanti di Ryanair e della CCI di Angoulême in merito alle condizioni dell'attività di Ryanair nell'aeroporto di Angoulême. Queste trattative sono iniziate a settembre 2009, quando i rappresentanti di Ryanair hanno informato i rappresentanti della CCI-aeroporto delle difficoltà finanziarie riscontrate dal trasporto aereo sulla linea Londra Stansted — Angoulême. Da queste discussioni emerge che il gestore dell'aeroporto e Ryanair interpretavano i loro rapporti in maniera esclusiva; il primo escludeva infatti di rivolgersi a un'altra compagnia aerea.

(301) Inoltre, per stabilire se i contratti stipulati abbiano conferito un vantaggio economico a Ryanair, la Commissione deve valutare se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, avrebbe stipulato contratti simili al posto dello SMAC e della CCI-aeroporto.

(302) Ai fini dell'applicazione di questo principio e alla luce delle circostanze del caso, la Commissione ritiene opportuno rispondere innanzitutto alle seguenti domande:

— il contratto di servizi di marketing deve essere analizzato congiuntamente o separatamente dal contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente a quest'ultimo?

— Quali vantaggi un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCI-aeroporto, avrebbe potuto trarre dai contratti di servizi di marketing?

([168]) Cfr. la sezione 8.1.2.2. della presente decisione.
([169]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 29 aprile 1999 nella causa C-342/96, Spagna/Commissione (Raccolta I-2459, punto 41).

— Quanto è pertinente, ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, il confronto tra le disposizioni dei contratti di servizi aeroportuali oggetto del procedimento di indagine formale e i diritti aeroportuali fatturati in altri aeroporti?

(303) Dopo aver risposto a queste domande, la Commissione applicherà il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato alle varie misure in questione.

9.1.3.1. Analisi congiunta del contratto di servizi di marketing e del contratto di servizi aeroportuali

(304) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il contratto di servizi aeroportuali e il contratto di servizi di marketing, stipulati tra lo SMAC e Ryanair/AMS, dovessero essere analizzati congiuntamente ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Si ricordi in tale contesto che, secondo il Tribunale ([170]), è infatti necessario esaminare complessivamente un'operazione commerciale per verificare se un ente statale ha agito da operatore razionale in un'economia di mercato. Nella valutazione delle misure controverse la Commissione è quindi tenuta a considerare tutti gli elementi pertinenti e il loro contesto.

(305) Nelle loro osservazioni, le autorità francesi hanno appoggiato la posizione adottata dalla Commissione nella decisione di avvio, che consiste nell'analizzare congiuntamente il contratto di servizi aeroportuali e il contratto di servizi di marketing stipulati contestualmente. Al contrario, alcuni terzi interessati come Ryanair contestano questo metodo ritenendo che i contratti di servizi di marketing debbano essere analizzati separatamente.

(306) Tuttavia, secondo la Commissione, l'analisi di tutti gli elementi agli atti conferma la fondatezza della posizione adottata nella decisione di avvio [cfr. i punti da (215) a (220) della decisione di avvio]. A tale proposito è opportuno osservare che nessuna informazione trasmessa nell'ambito del procedimento di indagine formale ha messo in discussione quest'analisi preliminare della Commissione.

(307) Innanzitutto, il contratto di servizi di marketing è stato stipulato nello stesso giorno del contratto di servizi aeroportuali ed entrambi sono stati sottoscritti dalle medesime parti. AMS è infatti un'impresa controllata da Ryanair al 100 % e i suoi dirigenti sono quadri superiori di Ryanair. Ryanair e AMS costituiscono un unico soggetto economico, nel senso che AMS agisce secondo gli interessi di Ryanair e sotto il suo controllo e che gli utili che genera sono destinati a Ryanair sotto forma di dividendi o di aumento del valore della società. Inoltre, come illustrato più dettagliatamente in seguito, il contratto di servizi di marketing è legato al collegamento aereo operato da Ryanair in partenza dall'aeroporto di Angoulême. Il contratto di servizi di marketing specifica infatti di essere una conseguenza dell'impegno di Ryanair di gestire questo collegamento, oltre al fatto di essere stato stipulato contestualmente al contratto di servizi aeroportuali tra lo SMAC e Ryanair relativo al suddetto collegamento. Di conseguenza, il fatto che i contratti di servizi di marketing siano stati stipulati tra lo SMAC e AMS e non con Ryanair non impedisce di considerare che un contratto di servizi di marketing e un contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente possano essere considerati parte di un'unica operazione.

(308) La Commissione ricorda infine che il contratto di servizi di marketing è legato ai collegamenti aerei operati da Ryanair sull'aeroporto di Angoulême. La Commissione ritiene che i rapporti commerciali tra lo SMAC e Ryanair, da un lato, e tra lo SMAC e AMS, dall'altro, non possano che essere valutati nell'ambito unico dell'apertura del collegamento Angoulême — Londra Stansted da parte di Ryanair. A tale proposito è opportuno notare che un audit condotto per conto degli enti del dipartimento della Charente ([171]) presenta Ryanair come il beneficiario diretto degli «aiuti di marketing» che la compagnia aerea esige per l'apertura di un'eventuale linea a basso costo. Le autorità francesi sottolineano pertanto che gli accordi del 2008 costituiscono un sistema contrattuale coerente, globale e indivisibile. Emerge quindi che, dal punto di vista dello SMAC in quanto controparte contraente, esiste un nesso inscindibile tra il contratto di servizi di marketing e i collegamenti aerei operati da Ryanair sull'aeroporto di Angoulême.

(309) Tale valutazione è rafforzata dalle disposizioni del contratto di servizi di marketing, da cui emerge che quest'ultimo si basa sull'impegno assunto da Ryanair di operare il collegamento che è oggetto del contratto di servizi aeroportuali. All'articolo 1 del contratto di servizi di marketing relativo all'oggetto della convenzione si legge: «la presente convenzione si basa sull'impegno di Ryanair di operare un collegamento aereo tra l'aeroporto di Angoulême e Londra. Il programma iniziale dei voli prevede tre collegamenti settimanali nel periodo primavera-estate, salvo impossibilità imputabile a circostanze di forza maggiore». La Commissione osserva inoltre che alcune clausole del contratto di servizi di marketing fanno direttamente riferimento a Ryanair, tanto da considerarla parte del contratto, anche se lo scambio di intenti formalizzato è tra lo SMAC e AMS. L'articolo 7 del contratto di servizi di marketing indica ad esempio che «se Ryanair risolve la convenzione in qualsiasi momento prima della fine del terzo anno della

([170]) Sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, Ryanair/Commissione (Raccolta pag. II-3643).
([171]) Studio condotto dal gruppo di consulenti ELSA, datato 14 giugno 2006, che definisce le prospettive degli aeroporti di Angoulême Brie-Champnier e di Cognac-Chanteaubernard dopo il 1º gennaio 2007.

convenzione, questa dovrà versare allo SMAC una penale di 50 000 EUR per il quarto anno e di 25 000 EUR per il quinto anno, in misura proporzionale a ogni anno e al programma dei voli». La relazione di presentazione trasmessa alla commissione di gara indica inoltre che la società Snc-Lavalin propone l'apertura nel 2013 di una nuova linea operata da un vettore a basso costo verso le isole britanniche «se lo SMAC acconsente agli aiuti di marketing richiesti e dallo stesso stimati in 30-35 EUR per passeggero in partenza». Queste disposizioni stabiliscono quindi un nesso tra le scelte compiute nella gestione dell'aeroporto di Angoulême e il contratto di servizi di marketing.

(310) L'affermazione di Ryanair nell'ambito del presente procedimento, secondo cui la sottoscrizione del contratto di servizi di marketing tra l'aeroporto e AMS non mirava ad aumentare il tasso di riempimento dei voli operati da Ryanair sulla linea Angoulême-Londra, non mette in discussione questa conclusione. L'oggetto del contratto di marketing prevedeva la fornitura di spazi pubblicitari sul sito di Ryanair per promuovere Angoulême come meta di viaggio tra i visitatori del sito di Ryanair e, quindi, tra i clienti di questa compagnia aerea. Anche supponendo che l'affermazione di Ryanair sia vera e che il contratto di marketing non mirasse ad aumentare il numero di passeggeri trasportati da Ryanair da/verso Angoulême, è difficile immaginare quale interesse potesse avere l'aeroporto a stipulare un simile contratto di marketing.

(311) Di conseguenza, i costi legati al contratto di servizi di marketing erano, secondo lo SMAC, attribuibili all'apertura del collegamento tra Angoulême e Londra Stansted. Dal punto di vista dello SMAC, i vantaggi di questo contratto non potevano che tradursi in ulteriori ricavi legati al traffico di passeggeri sulla linea Angoulême-Londra Stansted, che era l'unico collegamento operato da Ryanair sull'aeroporto di Angoulême.

(312) Il contratto di servizi di marketing costituisce quindi un tutt'uno con il contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente e con i servizi di trasporto aereo che ne sono oggetto. I fatti summenzionati evidenziano inoltre che, in assenza dei collegamenti aerei in questione (e quindi del contratto di servizi aeroportuali che li riguardano), il contratto di servizi di marketing non avrebbe avuto, per l'aeroporto di Angoulême, alcuna motivazione economica ragionevole e non sarebbe quindi stato sottoscritto. All'epoca Ryanair era l'unica grande compagnia che volava su questo aeroporto e che avrebbe potuto far aumentare il traffico. Se l'aeroporto avesse voluto promuovere il traffico di altri collegamenti operati da compagnie concorrenti di Ryanair, è ragionevole pensare che non avrebbe fatto pubblicità sul sito di Ryanair. Infatti, come precedentemente indicato, il contratto di servizi di marketing indica chiaramente di trovare origine nell'impegno di Ryanair a gestire un collegamento aereo tra l'aeroporto di Angoulême e Londra Stansted, prevedendo tra l'altro servizi di marketing destinati fondamentalmente a garantire la promozione di questo collegamento.

(313) In conclusione, considerati gli elementi di cui sopra, la Commissione ritiene opportuno analizzare congiuntamente i contratti di servizi di marketing e di servizi aeroportuali (di seguito gli accordi del 2008), che costituiscono un'operazione unica, per stabilire se costituiscano aiuti di Stato.

9.1.3.2. Vantaggi che un investitore operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato dai contratti di servizi di marketing e il prezzo che sarebbe stato disposto a pagare per queste prestazioni

(314) Per applicare il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato al caso di specie, il comportamento della CCI di Angoulême e dello SMAC, in quanto firmatari degli accordi del 2008, deve essere confrontato con quello di un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato incaricato della gestione dell'aeroporto di Angoulême.

(315) Analizzando l'operazione in questione, è opportuno valutare i vantaggi che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività si sarebbe aspettato dei servizi di marketing. A tale proposito non devono essere considerate le ricadute generali di queste prestazioni sul turismo e sull'attività economica della regione in quanto tali. Contano soltanto gli effetti di queste prestazioni sulla redditività dell'aeroporto, perché sono gli unici che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato avrebbe considerato.

(316) A tale proposito, i servizi di marketing sono volti a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di servizi di marketing e dei relativi contratti di servizi aeroportuali, essendo pensati per promuovere questi collegamenti. Sebbene questo effetto vada soprattutto a beneficio della compagnia aerea interessata, è opportuno considerare che anche il gestore dell'aeroporto ne tragga vantaggio. Un aumento del numero di passeggeri comporta infatti, per il gestore dell'aeroporto, un incremento degli introiti derivanti da alcuni diritti aeroportuali, nonché dei ricavi delle attività extra-aeronautiche, in particolare quelle di parcheggi, ristoranti e altre attività commerciali.

(317) È quindi innegabile che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Angoulême al posto della CCI-aeroporto e dello SMAC, avrebbe potuto considerare quest'effetto positivo al momento di valutare se stipulare il contratto di servizi di marketing e il relativo contratto di servizi aeroportuali. Lo avrebbe fatto esaminando l'impatto del collegamento aereo in questione sui suoi introiti e costi futuri e valutando, in tale contesto, il numero di passeggeri in volo su queste linee, che avrebbe rispecchiato l'effetto positivo dei servizi di marketing. Inoltre quest'effetto sarebbe stato valutato per tutta la durata della gestione dei collegamenti interessati prevista dal contratto di servizi aeroportuali e dal contratto di servizi di marketing.

(318) Quando il gestore di un aeroporto stipula un contratto che contempla attività promozionali su alcuni collegamenti aerei, è infatti possibile che preveda un tasso di riempimento (o fattore di carico) ([172]) sui collegamenti aerei in questione e che ne tenga conto nella valutazione dei suoi introiti futuri. Su questo punto la Commissione prende nota del parere di Ryanair, secondo cui i contratti di servizi di marketing non comportano soltanto un costo per il gestore di un aeroporto, ma anche un possibile beneficio.

(319) È inoltre opportuno valutare se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Angoulême al posto della CCI-aeroporto e dello SMAC, avrebbe ragionevolmente previsto e quantificato altri vantaggi rispetto a quelli derivanti dall'effetto positivo sull'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto del contratto di servizi di marketing durante il periodo di gestione di questi collegamenti, previsto dal contratto di servizi di marketing o dal contratto di servizi aeroportuali.

(320) Alcuni terzi interessati, tra cui in particolare Ryanair nella relazione del 17 gennaio 2014, sostengono questa tesi. La relazione del 17 gennaio 2014 si basa sull'idea che i servizi di marketing acquistati da un gestore aeroportuale, come la CCI-aeroporto e lo SMAC, siano volti a rafforzare l'immagine dell'aeroporto e quindi a incrementare nel tempo il numero dei passeggeri che utilizzano questo aeroporto, al di là dei soli collegamenti aerei interessati dal contratto di servizi di marketing e dal contratto di servizi aeroportuali per la durata di esercizio prevista da questo contratto. Da questa relazione emerge in particolare, secondo Ryanair, che le prestazioni di marketing sono tali da produrre effetti positivi duraturi sull'utilizzo dell'aeroporto, al di là della scadenza del contratto di servizi di marketing.

(321) A tale proposito è innanzitutto opportuno notare che nessun elemento agli atti lascia intendere che, al momento della sottoscrizione del contratto di servizi di marketing oggetto del procedimento di indagine formale, il gestore dell'aeroporto avesse considerato, e a fortiori quantificato, eventuali effetti positivi dei contratti di servizi di marketing che andassero oltre i soli collegamenti aerei interessati da questo contratto o che, dal punto di vista temporale, andassero oltre la scadenza del contratto. Dal canto loro, le autorità francesi non hanno proposto un metodo per valutare l'eventuale valore che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Angoulême al posto della CCI-aeroporto e dello SMAC, avrebbe attribuito a questi effetti al momento di valutare l'opportunità di stipulare gli accordi del 2008. In ogni caso, pur supponendoli reali, questi effetti non sono stati presi in considerazione dai gestori dell'aeroporto all'atto della firma dei contratti con AMS e Ryanair.

(322) Tra l'altro, in base alle informazioni disponibili, anche l'aspetto duraturo di questi effetti appare molto incerto. È immaginabile che la promozione di Angoulême e della sua regione sul sito Internet di Ryanair abbia incentivato le persone che consultavano il sito ad acquistare biglietti Ryanair per Angoulême nel momento stesso in cui hanno visto la pubblicità o poco dopo. È invece piuttosto inverosimile che il ricordo di quella pubblicità visualizzata al momento della consultazione del sito Internet di Ryanair sia perdurato nel tempo influenzando il loro acquisto di biglietti aerei una volta trascorse alcune settimane. Una campagna pubblicitaria è destinata ad avere effetti prolungati nel tempo quando le attività promozionali sono condotte con uno o più supporti pubblicitari ai quali i consumatori sono frequentemente esposti nel corso di un determinato periodo. Ad esempio, una campagna pubblicitaria su reti televisive e canali radiofonici generalisti, su siti Internet molto frequentati e/o su una serie di pannelli pubblicitari disposti all'esterno o all'interno di luoghi pubblici può produrre un simile effetto duraturo se i consumatori hanno accesso a tali supporti in modo passivo e ripetuto. Al contrario, è poco probabile che un'azione promozionale limitata al sito Internet di Ryanair produca effetti significativi ben oltre la durata dell'operazione pubblicitaria. Basti pensare che anche i titolari di marchi molto conosciuti fanno continuamente attività di promozione attraverso campagne marketing che invece, stando all'argomentazione di Ryanair, sarebbero prive di una spiegazione economica razionale.

(323) È infatti molto probabile che per la maggior parte delle persone la consultazione del sito Internet di Ryanair non sia abbastanza assidua da imprimere da sola un ricordo duraturo della promozione di una regione attraverso tale sito. Quest'osservazione è fortemente confermata da due elementi. In primo luogo, ai sensi del contratto di servizi di marketing, la promozione della regione di Angoulême sulla home page del sito di Ryanair si limitava ai cinque paragrafi da 150 parole nella sezione «Top Five Things To Do» della pagina corrispondente alla destinazione di Angoulême — Cognac e alla presenza di un semplice collegamento sulla home page di www.ryanair.com verso un sito indicato dallo SMAC in periodi limitati, se non limitatissimi (24, 17 e 12 giorni all'anno per i primi tre anni). Sia

([172]) Il tasso di riempimento o fattore di carico è definito come la proporzione dei posti a sedere occupati nei velivoli utilizzati per il collegamento aereo in questione.

la tipologia di queste attività promozionali (la presenza di un semplice collegamento dal limitato valore promozionale) sia la loro brevità possono aver ridotto fortemente l'effetto di queste operazioni nel tempo una volta concluse, tanto più che si limitavano al sito Internet di Ryanair e non erano supportate da altri mezzi. In secondo luogo, le altre attività di marketing previste dal contratto stipulato con AMS riguardavano esclusivamente la pagina del sito Internet relativa ad Angoulême come destinazione. È molto probabile che la maggior parte delle persone non visiti spesso questa pagina o che lo faccia perché è già potenzialmente interessata da questa meta.

(324) Quindi se, da un lato, i servizi di marketing hanno contribuito a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto del contratto di servizi di marketing durante il periodo di prestazione di questi servizi, dall'altro è molto probabile che questo effetto sia stato nullo o trascurabile una volta trascorso il periodo oppure su altre linee.

(325) Dalle relazioni di Ryanair del 17 e del 31 gennaio 2014 emerge inoltre che i vantaggi dei contratti di servizi di marketing che vanno al di là dei collegamenti aerei oggetto di tali contratti e della durata di utilizzo di tali collegamenti prevista dai contratti di servizi di marketing e di servizi aeroportuali sono estremamente incerti e che non possono essere quantificati con un livello di affidabilità che un investitore prudente operante in un'economia di mercato riterrebbe sufficiente.

(326) Ad esempio, secondo la relazione del 17 gennaio 2014, «*[…] i futuri profitti incrementali, al di là della scadenza prevista dal contratto di servizi aeroportuali, sono per loro natura incerti*». Tra l'altro, questo studio propone due metodi per valutare a priori gli effetti positivi dei contratti di servizi di marketing: uno basato sui flussi di cassa («*cash flow*») e uno basato sulla capitalizzazione.

(327) Il metodo basato sui flussi di cassa consiste nel valutare i benefici dei contratti di servizi di marketing e dei contratti di servizi aeroportuali sotto forma di introiti futuri generati in capo al gestore dell'aeroporto dai servizi di marketing e dal contratto di servizi aeroportuali, una volta dedotti i relativi costi. Il metodo basato sulla capitalizzazione consiste invece nel considerare il miglioramento dell'immagine dell'aeroporto attribuibile ai servizi di marketing come un'attività immateriale, acquistata al prezzo previsto dal contratto di servizi di marketing.

(328) Lo studio sottolinea tuttavia le difficoltà poste dal metodo della capitalizzazione, dimostrando in tal modo l'inaffidabilità dei risultati determinati da questo metodo, optando per quello basato sui flussi di cassa. Nello studio si sostiene in particolare che: «*Il metodo della capitalizzazione dovrebbe tenere conto solo della quota delle spese di marketing imputabile alla base dell'attività immateriale di aeroporto. Può tuttavia essere difficile individuare la quota delle spese di marketing volta a generare introiti futuri per l'aeroporto (ovvero un investimento sulla base dell'attività immateriale dell'aeroporto) rispetto a quelle che determinano introiti attuali per l'aeroporto*», sottolineando che «*[p]er applicare il metodo della capitalizzazione, è necessario stimare il periodo di tempo medio in cui un aeroporto riuscirebbe a trattenere un cliente attraverso la campagna marketing di AMS. Nella pratica, in assenza di dati sufficienti, sarebbe molto difficile valutare la durata media di trattenimento della clientela in seguito a una campagna di AMS*».

(329) Lo studio del 31 gennaio 2014 ha proposto un'applicazione pratica del metodo basato sui flussi di cassa. Questo metodo prevede che i vantaggi dei contratti di servizi di marketing e dei contratti di servizi aeroportuali che vanno oltre la scadenza del contratto di servizi di marketing assumano la forma di un «valore finale» calcolato alla data di scadenza del contratto. Questo valore finale viene calcolato in base ai profitti incrementali attesi dai contratti di servizi aeroportuali e di servizi di marketing nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali. Questi profitti sono estesi al periodo successivo per una durata pari a quella del contratto di servizi aeroportuali e adeguati in base al tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa e in base a un fattore di probabilità capace di riflettere la capacità del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing di contribuire ai profitti dell'aeroporto oltre la loro data di scadenza. Secondo lo studio del 31 gennaio 2014, questa capacità di generare benefici duraturi scaturisce da una serie di fattori tra cui «un incremento della notorietà e un rafforzamento del marchio, oltre a esternalità di rete e passeggeri ricorrenti» non meglio precisati. Questo metodo prende inoltre in considerazione un tasso di attualizzazione che riflette il costo del capitale.

(330) Per quanto riguarda il fattore di probabilità, lo studio propone un tasso del 30 %, che esso giudica prudente. Lo studio, di per sé molto teorico, non fornisce tuttavia alcuna seria giustificazione rispetto a questo punto, né quantitativa né qualitativa. Per avvalorare questa percentuale del 30 % non si fa riferimento a nessun dato di fatto relativo all'attività di Ryanair o ai mercati del trasporto aereo o dei servizi aeroportuali. Inoltre, lo studio non stabilisce nessun nesso tra questa percentuale e i fattori, citati molto brevemente (notorietà, marchio forte, esternalità di rete e passeggeri ricorrenti), che dovrebbero estendere i benefici dei contratti di servizi aeroportuali e di servizi di marketing oltre la loro scadenza. Infine, nello studio non si fa assolutamente riferimento al contenuto specifico dei servizi di marketing previsti dai vari contratti con AMS per analizzare come questi servizi abbiano potuto influenzare i fattori suindicati.

(331) Inoltre lo studio non dimostra affatto che, alla scadenza di un contratto di servizi aeroportuali e di un contratto di servizi di marketing, i profitti da questi generati in capo al gestore dell'aeroporto nell'ultimo anno della loro applicazione sono destinati a protrarsi nel tempo con un qualche grado di probabilità, né giustifica la pertinenza del tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa ai fini della valutazione degli effetti di un contratto di servizi aeroportuali e di un contratto di servizi di marketing su un determinato aeroporto.

(332) È quindi ben poco probabile che, per valutare l'opportunità di sottoscrivere un contratto, un investitore prudente operante in un'economia di mercato avrebbe considerato un «valore finale» calcolato secondo il metodo proposto da Ryanair.

(333) Lo studio del 31 gennaio 2014 evidenzia quindi che il metodo del *«cash flow»* darebbe soltanto risultati molto incerti e ben poco affidabili, così come il metodo della «capitalizzazione».

(334) Peraltro, né la Francia né i terzi interessati hanno fornito elementi che dimostrino che il metodo proposto da Ryanair in questo studio, o qualsiasi altro metodo volto a quantificare i vantaggi oltre la scadenza dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di servizi di marketing, venga effettivamente applicato da gestori di aeroporti regionali paragonabili a quello di Angoulême. Tra l'altro le autorità francesi non hanno fatto nessun commento sugli studi del 17 e del 31 gennaio 2014 e non ne hanno quindi approvato le conclusioni nell'ambito del presente procedimento.

(335) Inoltre, come precedentemente indicato, i servizi di marketing oggetto del procedimento di indagine formale sono palesemente rivolti alle persone che usufruiscono del collegamento interessato dal contratto di servizi di marketing. Se questo collegamento non viene rinnovato alla scadenza del contratto di servizi aeroportuali, è molto improbabile che i servizi di marketing possano continuare ad avere effetti positivi sull'utilizzo dell'aeroporto al di là di tale scadenza. Per un gestore aeroportuale è tuttavia molto difficile valutare la probabilità che una compagnia aerea voglia estendere l'utilizzo di una linea al di là della durata inizialmente prevista dal contratto di servizi aeroportuali. In particolare, le compagnie aeree a basso costo hanno dimostrato di gestire le aperture e le chiusure di collegamenti aerei in modo molto dinamico. Questo significa che, nel procedere a un'operazione come quella oggetto del presente procedimento di indagine formale, un investitore prudente operante in un'economia di mercato non si limiterebbe a fare assegnamento sulla volontà della compagnia aerea di estendere l'utilizzo del collegamento in questione oltre la scadenza contrattuale.

(336) Va inoltre osservato, a titolo aggiuntivo, che un valore finale calcolato secondo il metodo proposto da Ryanair nella relazione del 31 gennaio 2014 è positivo (e ha quindi un effetto positivo sulla redditività previsionale del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing) solo se il profitto incrementale atteso da questi contratti nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali è positivo. Il metodo consiste infatti nel prendere a riferimento il profitto incrementale previsto relativo all'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali e nel proiettarlo nel futuro applicandovi due fattori. Il primo fattore rappresenta la crescita complessiva del mercato europeo del trasporto aereo e rispecchia la crescita del traffico previsto. Il secondo è invece un fattore del 30 %, che rappresenta schematicamente la probabilità che l'esecuzione dei contratti scaduti incentivi la sottoscrizione di contratti simili in futuro, in modo da generare flussi finanziari analoghi. Quindi, se il profitto incrementale futuro previsto per l'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali è negativo, anche il valore finale sarà negativo, con la conseguenza che la conclusione di contratti simili a quelli appena scaduti può determinare ogni anno un peggioramento della redditività dell'aeroporto.

(337) Lo studio del 31 gennaio 2014 avanza molto brevemente quest'ipotesi limitandosi a indicare in una nota senza commenti né giustificazioni quanto segue: «[…] il valore finale non può essere calcolato se i profitti incrementali al netto dei pagamenti AMS sono negativi nell'ultimo anno del periodo in questione» ([173]). Orbene, come dimostrato in seguito, tutti i contratti oggetto della presente causa conducono a flussi incrementali previsionali che sono negativi per ogni anno, e non solo complessivamente, in termini di valore attuale netto. Per tali contratti, il «valore finale» calcolato secondo il metodo proposto da Ryanair sarebbe quindi nullo, se non negativo. La considerazione di questo valore finale non metterebbe quindi in discussione la conclusione secondo cui i vari contratti implicano un vantaggio economico.

(338) In conclusione, da quanto precede emerge che l'unico vantaggio tangibile che un investitore prudente operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato da un contratto di servizi di marketing e di cui avrebbe tenuto conto in termini quantitativi nel valutare l'opportunità di stipulare questo contratto, insieme a quello di servizi aeroportuali, è quello di un possibile effetto positivo dei servizi di marketing sul numero di passeggeri interessati dai collegamenti oggetto dei contratti in questione per la durata di esercizio dei suddetti collegamenti prevista contrattualmente. La Commissione ritiene che gli altri eventuali vantaggi sarebbero giudicati troppo incerti per tenerne conto in termini quantitativi; questi benefici teorici non sono infatti stati considerati dai gestori dell'aeroporto di Angoulême nel sottoscrivere gli accordi in questione.

([173]) Studio del 31 gennaio 2014, nota 17: *«[…] il valore finale non può essere calcolato se i profitti incrementali al netto dei pagamenti AMS sono negativi nell'ultimo anno del periodo in questione»* (traduzione libera del testo inglese).

9.1.3.3. Comparabilità dell'aeroporto di Angoulême rispetto ad altri aeroporti europei

(339) Conformemente ai nuovi orientamenti, ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto può in linea di principio essere esclusa quando il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al «prezzo di mercato» o se è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante, cioè basata su informazioni disponibili al momento della concessione dell'aiuto e sugli sviluppi prevedibili in quel momento, che «l'accordo aeroporto/compagnia aerea porterà ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto» ([174]).

(340) Inoltre, secondo i nuovi orientamenti, *«[n]el valutare accordi conclusi tra aeroporti e compagnie aeree, la Commissione tiene conto anche della misura in cui si può ritenere che gli accordi oggetto di valutazione rientrino nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto che dovrebbe condurre alla redditività almeno nel lungo termine»* ([175]). Tuttavia, per quanto riguarda il primo metodo (confronto con un «prezzo di mercato»), la Commissione nutre dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un vero prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti e ritiene che le analisi di aumento di redditività ex ante costituiscano il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree ([176]).

(341) A tale proposito è opportuno notare che in generale l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato in riferimento a un prezzo medio registrato su mercati simili può rivelarsi efficace se questo prezzo può essere ragionevolmente determinato o dedotto da altri indicatori di mercato. Questo metodo non presenta tuttavia la stessa pertinenza nel caso dei servizi aeroportuali, in quanto la struttura dei costi e degli introiti tende a variare notevolmente da un aeroporto all'altro. Questi costi e introiti dipendono infatti dalle condizioni di sviluppo dell'aeroporto, dal numero di compagnie aeree che vi operano, dalla capacità di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture e degli investimenti collegati, dall'ambito normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché da disavanzi e obblighi contratti dall'aeroporto in passato ([177]).

(342) La liberalizzazione del mercato del trasporto aereo rende inoltre più complessa qualsiasi analisi puramente comparativa. Come dimostra il caso in questione, la prassi commerciale tra aeroporti e compagnie aeree non si basa su listini pubblici a fronte di singole prestazioni. Questi rapporti commerciali presentano infatti una grande varietà. Includendo una condivisione dei rischi in termini di utilizzo e una condivisione delle relative responsabilità finanziarie e commerciali, una generalizzazione dei meccanismi di incentivo, oltre a variazioni nella suddivisione dei rischi nel corso della durata dei contratti. Di conseguenza, le operazioni sono poco paragonabili tra loro in base a un prezzo per rotazione o a un prezzo per passeggero.

(343) Ryanair ritiene che il principio dell'investitore prudente operante in un'economia di mercato possa essere applicato prendendo a riferimento alcuni aeroporti europei. Sostenendo in tal senso che alcuni aeroporti europei siano sostituibili all'aeroporto di Angoulême per via delle loro similitudini ([178]). Lo studio fornito in tal senso alla Commissione confronta le tasse versate da Ryanair all'aeroporto di Angoulême con quelle che la stessa compagnia versa agli aeroporti ritenuti paragonabili. Ryanair conclude che le tasse applicate da questi aeroporti sono più basse di quelle dell'aeroporto di Angoulême.

(344) La Commissione ritiene tuttavia che il metodo adottato dal suddetto studio sia inefficace, perché si limita alle prestazioni e ai versamenti derivanti dal contratto di servizi aeroportuali, senza considerare il contratto di servizi di marketing. Tuttavia, come precedentemente indicato, la Commissione ritiene che il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato debba essere applicato al termine di un'analisi congiunta di questi due strumenti contrattuali collegati. Le conclusioni dell'analisi comparativa fornita da Ryanair non possono pertanto essere prese in considerazione.

(345) Pertanto, i canoni versati da Ryanair per i servizi aeroportuali di altri aeroporti non possono essere utilizzati come valori di riferimento ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

([174]) Cfr. il punto 53 dei nuovi orientamenti.
([175]) Cfr. il punto 66 dei nuovi orientamenti.
([176]) Cfr. i punti 59 e 61 dei nuovi orientamenti.
([177]) Cfr. la decisione della Commissione citata alla nota 69, considerando 88 e 89.
([178]) Ryanair basa la sua analisi su una relazione stilata dallo studio Oxera, datata 25 giugno 2012.

(346) La Commissione osserva inoltre che il prezzo effettivamente pagato da Ryanair per l'utilizzo dei servizi aeroportuali dell'aeroporto di Angoulême è stato negativo negli anni 2008 e 2009. Un prezzo negativo concesso da un gestore aeroportuale a una compagnia aerea per un livello di tasse aeroportuali che non copre i costi dei servizi associati può essere certamente conforme al calcolo razionale di un investitore operante in un'economia di mercato. Questo prezzo negativo deve tuttavia essere compensato in un determinato periodo da un aumento previsto dei ricavi generati dall'esercizio di un collegamento aereo, indipendentemente dal fatto che questi ricavi derivino da attività aeronautiche o extra-aeronautiche. Orbene, nella fattispecie, era poco probabile che i ricavi derivanti da attività extra-aeronautiche fossero sufficienti e destinati ad aumentare in proporzioni necessarie e sufficienti durante il periodo di cinque anni del contratto di servizi aeroportuali.

(347) Infine, gli aeroporti per i quali potrebbe essere giustificato un prezzo negativo sono poco numerosi e non sono comunque inclusi nel campione scelto. La Commissione ritiene in tal senso che le caratteristiche degli aeroporti di questo campione siano troppo eterogenee per offrire una base d'analisi soddisfacente ([179]).

(348) Tra l'altro Ryanair non ha dimostrato in che senso gli aeroporti citati nello studio sarebbero sufficientemente paragonabili in termini di volume di traffico, tipo di traffico, tipo e livello di servizi aeroportuali, vicinanza dell'aeroporto a una grande città, numero di abitanti nel bacino di utenza dell'aeroporto, grado di ricchezza dell'area circostante e aree geografiche diverse alle quali i passeggeri potrebbero essere interessati ([180]). D'altronde, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno dichiarato che esistono aeroporti sufficientemente paragonabili a quello di Angoulême rispetto a questi criteri.

(349) In tali condizioni la Commissione ritiene che, considerati gli elementi a sua disposizione e il contesto, non vi sia motivo di scostarsi dal metodo raccomandato dai nuovi orientamenti sull'aviazione ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ovvero l'analisi ex ante della redditività supplementare (o incrementale). Questo metodo è giustificato dal fatto che il gestore di un aeroporto è oggettivamente interessato a concludere un'operazione con una compagnia aerea, nella misura in cui può ragionevolmente aspettarsi che un'operazione del genere migliori i suoi profitti (o riduca le sue perdite) rispetto a una situazione controfattuale in cui tale operazione non verrebbe conclusa, a prescindere da qualsiasi confronto.

9.1.3.4. Conclusione sulle modalità di applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

(350) Da quanto precede emerge che, per applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato agli accordi del 2008, la Commissione deve analizzare insieme il contratto di servizi di marketing e il contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente e deve stabilire se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e trovatosi a gestire l'aeroporto di Angoulême al posto della CCI-aeroporto e dello SMAC, avrebbe stipulato questi contratti. Per farlo è opportuno determinare la redditività incrementale degli accordi del 2008 per tutto il periodo della loro applicazione, come avrebbe fatto l'investitore operante in un'economia di mercato al momento della stipula dei contratti, valutando:

— il traffico incrementale futuro previsto associato all'attuazione degli accordi del 2008, considerando gli effetti dei servizi di marketing sul tasso di riempimento dei collegamenti oggetto dei contratti;

— le entrate incrementali future previste associate all'esecuzione degli accordi del 2008, comprese le entrate derivanti dai diritti aeronautici e dai servizi di assistenza a terra generati dai collegamenti oggetto di questi accordi, nonché i ricavi delle attività extra-aeronautiche provenienti dall'aumento di traffico legato all'attuazione di questi accordi;

— i costi incrementali futuri previsti associati all'esecuzione degli accordi del 2008, compresi i costi di esercizio e gli eventuali costi degli investimenti incrementali determinati dai collegamenti oggetto di questi contratti, oltre ai costi dei servizi di marketing.

(351) Da questi calcoli devono risultare flussi annuali futuri corrispondenti alla differenza tra entrate e costi incrementali, attualizzabili, ove necessario, con un tasso che riflette il costo del capitale per il gestore dell'aeroporto. Un valore attualizzato netto positivo indica di norma che i contratti in questione non conferiscono un vantaggio economico mentre un valore attualizzato netto negativo rivela la presenza di tale vantaggio.

([179]) Uno dei criteri di confronto scelti è quello dell'appartenenza alla categoria degli aeroporti con un traffico inferiore a un milione di passeggeri annui. Dal momento che le tasse aeroportuali applicate dall'aeroporto di Angoulême sono paragonate a quelle di aeroporti con un traffico annuo di diverse centinaia di migliaia di passeggeri annui, l'analisi comparativa che ne risulta si fonda su basi insufficientemente precise per essere accettabili.

([180]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 60.

(352) È opportuno notare, nell'ambito di tale valutazione, che non sono pertinenti le argomentazioni di Ryanair, secondo cui il prezzo dei servizi di marketing acquistati dallo SMAC è equivalente o inferiore a quello che può essere ritenuto un «prezzo di mercato» per tali prestazioni. Un investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività non sarebbe infatti disposto ad acquistare tali servizi, nemmeno a un prezzo inferiore o pari al «prezzo di mercato» se, nonostante l'effetto positivo di tali servizi sull'utilizzo dei collegamenti aerei interessati, egli prevedesse che i costi incrementali generati dai contratti fossero superiori alle entrate incrementali in valore attualizzato. In tal caso, il prezzo di mercato sarebbe infatti superiore al prezzo che egli sarebbe disposto a pagare e l'investitore sarebbe logicamente indotto a rinunciare alle prestazioni in questione.

(353) Per gli stessi motivi, non avrebbe pertinenza nell'analisi in questione il fatto che i prezzi previsti dal contratto di servizi aeroportuali sono superiori o equivalenti a quelli praticati da gestori aeroportuali più o meno paragonabili, perché non ci si potrebbe aspettare che essi rendano possibili entrate incrementali sufficienti a coprire i costi incrementali.

9.1.3.5. Applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

(354) Ai fini della valutazione degli accordi del 2008 e alla luce delle considerazioni precedenti, occorre ricordare che sia l'esistenza sia l'importanza di elementi di aiuto in questi contratti devono essere valutate in relazione alla situazione esistente al momento della loro conclusione ([181]) e, più precisamente, alla luce delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili all'epoca.

(355) Gli elementi trasmessi dalle autorità francesi indicano che lo SMAC ha commissionato uno studio previsionale, presentato il 14 giugno 2006 ([182]) relativo alle prospettive dell'aeroporto di Angoulême dopo il 1º gennaio 2007. Senza entrare nei dettagli, il documento riporta i grandi aggregati associati all'apertura di un collegamento operato da Ryanair tra Angoulême e Londra. Considerando un traffico potenziale stimato in 100 000 passeggeri annui, lo studio evidenzia il seguente risultato:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3
Saldo negativo del conto economico operativo	56 000	56 000	56 000
Aiuto marketing	560 000	560 000	560 000
Spese annuali a carico dello SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Questo documento non corrisponde a un piano economico-finanziario in base al quale la Commissione può effettuare un'analisi del rispetto del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato. I dati utilizzati per l'elaborazione di queste previsioni non sono infatti precisati e le ipotesi considerate non sono sufficientemente dettagliate. Questa stima si riferisce inoltre a un periodo di tre anni mentre era chiaro, ancor prima della loro conclusione, che gli accordi del 2008 avrebbero interessato un periodo di cinque anni. Lo studio è stato infatti condotto molto prima degli accordi del 2008 e il suo obiettivo non era stabilire se l'esecuzione di questi accordi con Ryanair/AMS, immaginati prima della loro sottoscrizione, sarebbe stata sufficientemente vantaggiosa per il gestore dell'aeroporto.

(357) Ad ogni modo, la Commissione osserva che queste previsioni tendono a dimostrare che lo SMAC, in quanto gestore dell'aeroporto di Angoulême, non ha agito da investitore prudente in un'economia di mercato. Da questo studio previsionale del 2006 emerge infatti che lo SMAC non poteva ignorare che l'apertura di una linea Angoulême-Londra operata da una compagnia aerea a basso costo, avrebbe causato ingenti perdite operative e, conseguentemente, un elevato indebitamento.

(358) Quindi, nonostante le informazioni di cui disponeva al momento della sottoscrizione degli accordi del 2008, lo SMAC non ha ritenuto necessario commissionare un piano economico-finanziario o un'altra analisi economica preliminare equivalente in merito ai futuri contratti con Ryanair e AMS volta a corroborare, da un punto di vista economico, la sua decisione di assumere tali impegni.

([181]) Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale del 19 ottobre 2005 nella causa T-318/00, Freistaat Thüringen/Commissione (Raccolta pag. II-4179, punto 125).

([182]) Lo studio in questione è stato condotto dal gruppo di consulenti ELSA.

(359) Secondo Ryanair, l'assenza di un piano economico-finanziario al momento della sottoscrizione di contratti, come quelli oggetto del procedimento di indagine formale, non può essere utilizzata come prova del mancato rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(360) In tal senso, l'assenza di un piano economico-finanziario, o più in generale di una qualsiasi analisi numerica di redditività condotta prima della stipula di un contratto, rappresenta un serio indizio dell'inosservanza del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Ciò è a maggior ragione vero nel caso in questione, dal momento che il gestore dell'aeroporto di Angoulême disponeva, ben prima della firma degli accordi del 2008, di informazioni tali da mettere in dubbio la redditività economica di un eventuale accordo per lo sviluppo di un collegamento a basso costo per Londra.

(361) In tale contesto la Commissione ritiene utile osservare che le autorità francesi non hanno fornito alcun elemento che dimostri che il gestore dell'aeroporto abbia condotto un'analisi del rischio a fronte dei vantaggi che sarebbero potuti scaturire dagli accordi del 2008 al momento della loro sottoscrizione. Al contrario, la Francia ha fatto notare che la decisione dello SMAC si basava sulla volontà di garantire continuità all'aeroporto di Angoulême e che è stata adottata in un'ottica di sviluppo regionale. Orbene, tale asserzione è un'ulteriore indicazione del fatto che la conclusione degli accordi del 2008 con Ryanair e AMS non è stata determinata fondamentalmente da prospettive di redditività.

(362) La Commissione ritiene che tale conclusione sia confermata da una sua valutazione dell'analisi di redditività che un investitore prudente in un'economia di mercato avrebbe condotto in merito agli accordi del 2008.

(363) A tal fine la Commissione ha effettuato una propria analisi basandosi esclusivamente sui costi e sulle entrate incrementali degli accordi del 2008, proprio come un investitore operante in un'economia di mercato li avrebbe valutati a priori, conformemente ai nuovi orientamenti. Le ipotesi considerate e i risultati dell'analisi sono illustrati di seguito.

(364) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione dei nuovi orientamenti, sia la Francia che le parti interessate sono state invitate a formulare osservazioni sull'applicazione delle disposizioni di tali orientamenti al caso in questione [cfr. punti (8) e (9)]. Nella fattispecie, né le autorità francesi né le parti interessate hanno contestato nel merito il metodo della Commissione che prevede che, quando è impossibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un prezzo di mercato attendibile per i servizi forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree, il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi tra queste due parti è l'analisi ex ante dell'aumento della redditività.

a) Orizzonte temporale

(365) Nel valutare l'opportunità di sottoscrivere un contratto di servizi aeroportuali e/o un contratto di servizi di marketing, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe scelto come orizzonte temporale della propria valutazione la durata degli accordi in questione oppure il periodo previsto di ogni singolo contratto. In altre parole, avrebbe valutato i costi e le entrate incrementali del periodo di applicazione dei contratti.

(366) Considerare un periodo più lungo non sarebbe giustificato. Al momento della conclusione degli accordi, un investitore prudente in un'economia di mercato non avrebbe infatti contato su un rinnovo degli accordi alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse. Ciò è ancora più vero se si considera che un gestore prudente non avrebbe trascurato che le compagnie *«low cost»* come Ryanair erano, e sono, conosciute per gestire le loro attività in modo molto dinamico, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione delle frequenze, per adattarsi all'andamento del mercato.

(367) È inoltre opportuno notare che, nell'ambito dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, il fatto che Ryanair non abbia operato alcuni collegamenti per l'intero periodo previsto dagli accordi del 2008 non è stato considerato, non essendo questo elemento né noto né prevedibile al momento della sottoscrizione degli accordi.

(368) Nelle considerazioni che seguono, la Commissione esaminerà le ipotesi scelte per analizzare gli accordi del 2008 con Ryanair/AMS in materia di traffico, entrate e costi incrementali, prima di presentare il bilancio dell'analisi di questi accordi.

b) Traffico incrementale e numero di rotazioni previsto

(369) L'analisi condotta dalla Commissione si basa sul traffico incrementale (in altre parole, l'aumento del numero di passeggeri) che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Angoulême al posto dello SMAC, avrebbe potuto stimare al momento della sottoscrizione degli accordi del 2008. In altri termini, si tratta di stimare il numero di passeggeri che il gestore dell'aeroporto di Angoulême avrebbe potuto aspettarsi nel 2008 dal collegamento Angoulême-Londra operato da Ryanair nel corso dell'esecuzione del contratto.

(370) Il traffico incrementale previsto è stato determinato in base alle frequenze previste per il collegamento Angoulême-Londra nei contratti di servizi aeroportuali e di servizi di marketing e in base al numero delle relative rotazioni annuali.

(371) La Commissione ha altresì considerato la capienza dei velivoli utilizzati da Ryanair, ovvero dei Boeing 737-800 da 189 posti.

(372) La Commissione ipotizza un tasso di rendimento per volo pari all'85 %. Si tratta di un'ipotesi favorevole a Ryanair, dato che l'85 % è un valore elevato. Questa percentuale è d'altronde leggermente superiore alla media dei voli operati da Ryanair nella sua rete ([183]) e superiore o uguale al tasso di riempimento proposto dalla Francia per i vari contratti nella sua ricostruzione delle analisi di redditività. La Commissione ritiene tuttavia che, pur trattandosi di un'ipotesi favorevole, questo tasso di riempimento elevato possa essere considerato valido, volendo tenere conto di un possibile effetto positivo dei servizi di marketing sull'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei vari contratti, in assenza di altri elementi che permettano di quantificare l'impatto prevedibile di tali prestazioni sul tasso di riempimento.

Quando il periodo di applicazione di un contratto non coincideva con anni civili completi, la Commissione ha calcolato, per ogni anno di attuazione del contratto, il traffico previsionale in proporzione al numero di giorni dell'anno in cui il contratto sarebbe stato applicato.

c) Entrate incrementali

(373) Per quanto riguarda gli accordi del 2008 oggetto di analisi, la Commissione ha cercato di determinare le entrate incrementali, ovvero le entrate generate dall'operazione, come avrebbe fatto un investitore operante in un'economia di mercato.

(374) In applicazione del principio «*single till*», la Commissione ritiene opportuno considerare sia i ricavi derivanti dalle attività aeronautiche che quelli derivanti dalle attività extra-aeronautiche.

(375) I ricavi delle attività aeronautiche sono costituiti dai vari diritti versati dalla compagnia aerea al gestore dell'aeroporto, vale a dire:

— i «diritti di atterraggio», ovvero un importo per rotazione;

— i «diritti per passeggero», ovvero un importo per passeggero, e

— i diritti versati per i servizi di assistenza a terra sotto forma di importo per rotazione stabilito nel contratto di servizi aeroportuali.

(376) Gli accordi del 2008 stabilivano direttamente l'importo dei diritti per passeggero e dei diritti di atterraggio. Secondo l'articolo 7.1 del contratto di servizi aeroportuali, l'importo dei diritti per passeggero era fissato in base alle tariffe dell'aeroporto di Angoulême. L'articolo 7.3 del contratto di servizi aeroportuali prevede tuttavia riduzioni promozionali per i primi tre anni. Queste riduzioni corrispondevano al 57,25 % il primo anno (pari a 1,18 EUR), al 48 % il secondo anno (pari a 1,44 EUR) e al 24 % il terzo anno (pari a 2,10 EUR). L'articolo 7.2 dello stesso contratto fissava inoltre i diritti di atterraggio a 252,29 EUR per atterraggio. Nell'analisi sono quindi stati considerati gli importi stabiliti contrattualmente.

(377) L'articolo 7.4 del contratto di servizi aeroportuali precisava inoltre che i diritti di assistenza a terra ammontavano a 195 EUR il primo anno e che sarebbero saliti a 245 EUR dal secondo anno. Nella sua analisi la Commissione ha pertanto considerato questo importo.

(378) Per calcolare il gettito dei suddetti tre diritti aeronautici che un investitore operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato dal contratto, la Commissione ha utilizzato le previsioni del numero di rotazioni (per i diritti di atterraggio e i diritti di assistenza a terra) e di traffico aggiuntivo (per i diritti per passeggero) stabilite contrattualmente, moltiplicandole per gli importi unitari dei diritti di cui sopra.

(379) Le entrate extra-aeronautiche sono di norma pressoché proporzionali al numero di passeggeri. L'attività di parcheggi, ristoranti e altri esercizi commerciali situati nell'aeroporto dipende, infatti, dal numero dei passeggeri. Lo stesso vale per le entrate del gestore dell'aeroporto connesse a queste attività. Tuttavia, nella fattispecie, una quota sostanziale delle entrate extra-aeronautiche consiste nelle spese effettuate dal personale del gestore e delle altre imprese quando il traffico passeggeri nell'aeroporto di Angoulême non è significativo.

([183]) Cfr. http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Relativamente all'importo di queste entrate extra-aeronautiche incrementali, la Commissione ritiene che un investitore ragionevole operante in un'economia di mercato l'avrebbe probabilmente calcolato al momento della stipula dei contratti, basandosi sulle entrate extra-aeronautiche totali dell'aeroporto immediatamente precedenti la sottoscrizione del contratto in questione. Nel caso di specie, le entrate extra-aeronautiche sono in gran parte dovute alle spese del personale del gestore e delle imprese operanti nell'aeroporto quando il traffico passeggeri non è significativo. Infine, secondo le informazioni fornite dalla Francia, la somma delle entrate extra-aeronautiche incrementali derivanti esclusivamente dal traffico commerciale era stimabile in […] EUR l'anno. La Commissione ritiene che questa stima sia ragionevole.

d) Costi incrementali

(381) I costi incrementali che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto al posto dei gestori dell'aeroporto di Angoulême, avrebbe potuto prevedere a priori da ogni operazione (comprendente, nel caso, un contratto di servizi aeroportuali e un contratto di servizi di marketing) rientrano nelle seguenti tre categorie:

— i costi di acquisto dei servizi di marketing;

— i costi d'investimento incrementali dovuti agli investimenti imputabili all'operazione;

— i costi di gestione incrementali, ovvero i costi operativi (personale, acquisti vari) attribuibili all'esecuzione dell'operazione.

(382) Per quanto riguarda i costi dei contratti di marketing, la Commissione ha preso in considerazione gli importi previsti dal contratto di servizi di marketing. L'articolo 3.1 del contratto di servizi di marketing stipulato con Ryanair prevedeva servizi di marketing per un valore di 400 000 EUR il primo anno, 300 000 EUR il secondo anno e 225 000 EUR il terzo anno. La Commissione ha quindi considerato questi importi come i costi delle prestazioni di marketing.

(383) Come per le previsioni di traffico, i pagamenti previsti relativi al marketing non riflettono necessariamente gli importi effettivamente versati, dato che alcuni eventi successivi alla stipula dei contratti possono determinare uno scostamento dagli importi inizialmente previsti, come nel caso di una risoluzione anticipata del contratto. Questi eventi non devono tuttavia essere presi in considerazione nell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, perché successivi alla conclusione dei contratti. Per valutare la redditività degli accordi del 2008 qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato avrebbe preso come riferimento gli importi previsti alla firma del contratto.

(384) I costi degli investimenti incrementali non sono stati invece presi in considerazione, perché nessun elemento del fascicolo indica che un investitore operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato di fare determinati investimenti, soprattutto alla luce dei contratti oggetto del procedimento di indagine formale.

(385) Per stimare i costi di gestione incrementali prevedibili al momento della sottoscrizione degli accordi del 2008, la Commissione deve basarsi sull'analisi del gestore dell'aeroporto, non potendo valutare direttamente come un determinato contratto possa incidere sulle varie voci di costo dell'aeroporto.

(386) La Commissione osserva che questa stima è stata condotta dalla CCI-aeroporto e dallo SMAC prima della firma degli accordi del 2008 ed era quindi disponibile al momento della sottoscrizione dei suddetti contratti.

e) Presentazione dei risultati relativi ai contratti stipulati con Ryanair e AMS

(387) Avendo quindi determinato tutte le entrate incrementali e i costi incrementali del contratto che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe previsto, la Commissione è in grado di stabilire per gli accordi del 2008, anno per anno e per tutta la durata prevista, i flussi incrementali attesi (entrate meno costi). I risultati sono di seguito illustrati.

Tabella 12

I flussi incrementali previsti dagli accordi del 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Tasso di riempimento	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Passeggeri per volo	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Passeggeri per rotazione	322	322	322	322	322
Rotazioni da aprile a ottobre	93	93	93	93	93
Totale dei passeggeri	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tariffa dei diritti	2008	2009	2010	2011	2012
Diritti per passaggio	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Diritti di atterraggio per rotazione	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Diritti di handling per rotazione	195	245	245	245	245

Entrate incrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Gettito dei diritti per passeggero	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Gettito dei diritti di atterraggio	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Gettito dei diritti di handling	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Ricavi extra-aeronautici	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totale	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Costi incrementali	2008	2009	2010	2011	2012
Handling e accoglienza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
di cui personale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
altro	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Entrate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spese	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) La Commissione osserva che per gli accordi del 2008 tutti i flussi incrementali annui sono negativi, come indicato dalla tabella 12, nonostante le ipotesi favorevoli a Ryanair considerate dalla Commissione, soprattutto in materia di traffico incrementale e di costi incrementali. La Commissione nota inoltre che questa conclusione rimarrebbe valida anche escludendo del tutto i costi di gestione incrementali e considerando come costi incrementali solo quelli relativi all'acquisto dei servizi di marketing.

(389) La Commissione ritiene pertanto che gli accordi del 2008 stipulati dallo SMAC con Ryanair e AMS conferiscano a questi ultimi un vantaggio economico. Il vantaggio in questione è selettivo, perché deriva da disposizioni contrattuali specifiche che riguardano la compagnia aerea in questione.

9.1.4. *Incidenza sugli scambi e sulla concorrenza*

(390) Allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto. Secondo una giurisprudenza costante ([184]), affinché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

(391) Dall'entrata in vigore, il 1º gennaio 1993, della terza fase della liberalizzazione dei trasporti aerei ([185]), i vettori aerei possono operare liberamente collegamenti su rotte intra-UE e beneficiare dell'autorizzazione di cabotaggio illimitata. Orbene, secondo la Corte, *«quando un'impresa opera in un settore […] nel quale viene esercitata un'effettiva concorrenza da parte di produttori di vari Stati membri, qualsiasi aiuto che essa riceva dalle autorità pubbliche è idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri ed a pregiudicare la concorrenza, in quanto la sua conservazione sul mercato impedisce ai concorrenti di accrescere la loro quota di mercato e diminuisce le loro possibilità di incrementare le esportazioni»* ([186]).

(392) Nella fattispecie, vi è motivo di ritenere che le misure in questione abbiano comportato una riduzione dei costi di gestione di una linea aerea e incentivato gli operatori a trasferire un collegamento da un aeroporto a un altro. La Commissione ritiene pertanto che gli aiuti in questione incidano sugli scambi all'interno dell'Unione europea e falsino la concorrenza.

9.1.5. *Conclusioni sull'esistenza di un aiuto*

(393) Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene che con gli accordi del 2008 Ryanair e AMS abbiano beneficiato di aiuti di Stato.

9.2. **Compatibilità con il mercato interno**

(394) Gli aiuti in questione costituiscono aiuti al funzionamento. Tali aiuti possono tuttavia essere dichiarati compatibili solo in circostanze eccezionali debitamente giustificate.

(395) Come risulta inoltre dalla giurisprudenza della Corte ([187]), spettava alle autorità francesi indicare su quali basi giuridiche gli aiuti in questione potessero essere considerati compatibili con il mercato interno e dimostrare che le condizione di compatibilità erano soddisfatte. Nella decisione di avvio la Commissione ha pertanto invitato la Francia a indicare le potenziali basi giuridiche di compatibilità, nonché a stabilire se le condizioni di compatibilità applicabili fossero soddisfatte, soprattutto nel caso in cui gli aiuti in questione fossero ritenuti aiuti all'avviamento per l'apertura di nuovi collegamenti. La Francia non ha tuttavia mai sostenuto che le misure esaminate costituissero aiuti all'avviamento compatibili con il mercato interno, né ha proposto altre basi di compatibilità o argomentazioni su cui potesse fondarsi una dichiarazione di compatibilità. Per giunta, nessun terzo interessato ha fornito elementi tali da dimostrare la compatibilità di questi aiuti con il mercato interno.

(396) La Commissione ritiene tuttavia utile valutare in che modo questi aiuti potrebbero essere dichiarati compatibili per il loro contributo all'apertura di nuovi collegamenti.

([184]) Sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998 nella causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commissione (Raccolta pag. II-717).

([185]) Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1), regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8), regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15).

([186]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 21 marzo 1991 nella causa C-305/89, Italia/Commissione (Raccolta 1991, pag. I-1603).

([187]) Cfr. la sentenza della Corte del 28 aprile 1993 nella causa C-364/90, Italia/Commissione (Raccolta pag. I-02097, punto 20).

(397) A tale proposito i nuovi orientamenti precisano che: «*Per quanto riguarda gli aiuti all'avviamento a compagnie aeree, la Commissione applica i principi di cui ai presenti orientamenti a tutte le misure di aiuto all'avviamento notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se le misure sono state notificate prima di tale data. In conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, la Commissione applicherà agli aiuti all'avviamento alle compagnie aeree illegalmente concessi le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso. Di conseguenza, essa non applicherà i principi di cui ai presenti orientamenti nel caso di aiuti all'avviamento illegalmente concessi alle compagnie aeree a decorrere dal 4 aprile 2014*» ([188]).

(398) Gli orientamenti del 2005 stabiliscono invece che «[l]a Commissione esaminerà la compatibilità di ogni aiuto al finanziamento di infrastrutture aeroportuali o di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Negli altri casi, li esaminerà in base alle norme applicabili alla data in cui ha avuto inizio l'erogazione dell'aiuto» ([189]).

(399) Dato che gli accordi del 2008 sono stati conclusi dopo l'entrata in vigore degli orientamenti del 2005, questi orientamenti costituiscono la base giuridica applicabile.

(400) In tal senso, il punto 27 degli orientamenti del 2005 precisa che gli aiuti al funzionamento concessi a compagnie aeree (come gli aiuti di avviamento) possono considerarsi compatibili con il mercato interno esclusivamente in casi eccezionali e salvo il rispetto di severe condizioni, nelle regioni europee svantaggiate, ossia le regioni che beneficiano della deroga dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, le regioni ultraperiferiche e le regioni a scarsa densità di popolazione.

(401) Visto che l'aeroporto di Angoulême non è situato in una regione di questo tipo, questa deroga non è applicabile al caso di specie.

(402) La Commissione nota che né la Francia né i terzi interessati hanno dimostrato la compatibilità di questi aiuti con il mercato interno in base agli orientamenti del 2005 o a qualsiasi altra base giuridica.

(403) Dal momento che le condizioni stabilite al punto 79 degli orientamenti del 2005 per gli aiuti all'avviamento sono cumulative, la Commissione ritiene opportuno esaminare le condizioni previste al punto 5.2, lettere i) e k) dei suddetti orientamenti.

(404) Per quanto riguarda la condizione i), che riguarda il piano economico-finanziario che dimostri la redditività e l'analisi di impatto della nuova rotta sulle linee concorrenti, la Commissione ha invitato le autorità francesi a indicare se questi piani fossero stati realizzati ed eventualmente a trasmetterne delle copie. Né le autorità francesi né i terzi interessati hanno dichiarato l'esistenza di tali piani economico-finanziari. Dalle dichiarazioni di Ryanair/AMS emerge inoltre che non è stato redatto alcun piano economico-finanziario che dimostrasse la redditività della linea per un periodo congruo dopo la concessione dell'aiuto. Infatti nessuna analisi ex ante, fondata sui dati a disposizione della compagnia aerea al momento della conclusione degli accordi del 2008, permetteva di stabilire la redditività del collegamento aereo tra l'aeroporto di Angoulême e quello di Londra-Stansted. La condizione di cui al punto i) non è quindi soddisfatta.

(405) La condizione k), relativa ai ricorsi, prevede che gli Stati membri debbano predisporre meccanismi di ricorso idonei a porre rimedio a tutte le situazioni discriminatorie che potrebbero sorgere in seguito alla concessione di aiuti pubblici. La Commissione osserva che nessun meccanismo di ricorso è stato predisposto al momento della sottoscrizione degli accordi del 2008 per porre rimedio a una situazione discriminatoria nella concessione degli aiuti all'avviamento. Di conseguenza non risulta soddisfatta nemmeno la condizione di cui al punto k).

9.3. **Conclusione**

(406) Gli accordi del 2008 oggetto del presente procedimento, stipulati tra lo SMAC e Ryanair/AMS, costituiscono pertanto aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno.

10. **CONCLUSIONE GENERALE**

(407) Conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto diretto a istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale. Nella fattispecie, le autorità francesi non hanno notificato le compensazioni ricevute dai gestori dell'aeroporto di Angoulême, né gli accordi del 2008. Inoltre gli aiuti sono stati versati prima che la Commissione adottasse una decisione finale al riguardo.

([188]) Cfr. il punto 174 dei nuovi orientamenti.
([189]) Cfr. il punto 85 degli orientamenti del 2005.

(408) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che le compensazioni ricevute dall'aeroporto di Angoulême costituiscano aiuti di Stato illegali ma compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(409) Gli importi versati nell'ambito dell'esecuzione degli accordi del 2008 per l'attività di Ryanair e di AMS costituiscono, invece, aiuti di Stato illegali e incompatibili con il mercato interno.

11. **RECUPERO**

(410) Secondo una giurisprudenza costante, qualora la Commissione abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, la Commissione è competente a decidere che lo Stato interessato deve abolire o modificare tale aiuto ([190]). Secondo l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ([191]) «*[n]el caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario (in seguito denominata "decisione di recupero"). La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario*».

(411) L'obiettivo perseguito dalla Commissione nel chiedere allo Stato membro interessato il recupero degli aiuti incompatibili con il mercato interno è di ripristinare lo status quo ante ([192]). In tal senso, la Corte ritiene che l'obiettivo sia raggiunto quando i beneficiari hanno rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi privando il beneficiario del vantaggio di cui aveva fruito rispetto ai concorrenti. Così facendo viene ripristinata la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto ([193]).

(412) Nella fattispecie, nessun principio generale del diritto dell'Unione osterebbe al recupero degli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi. In particolare, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno fornito argomentazioni in tal senso.

(413) Ne consegue che la Francia deve adottare tutte le misure necessarie per recuperare da Ryanair e da AMS gli aiuti illegalmente concessi attraverso gli accordi del 2008.

(414) Gli importi degli aiuti da recuperare devono essere determinati come di seguito descritto. Gli accordi del 2008 devono essere ritenuti tali da aver generato un importo di aiuto annuo uguale per ogni anno di applicazione degli accordi. Ognuno di questi importi viene calcolato a partire dalla quota negativa del flusso incrementale prevedibile (entrate meno costi) al momento della conclusione degli accordi del 2008, che figura nella tabella 12. Questi importi corrispondono infatti alle somme che sarebbe stato necessario dedurre ogni anno dall'importo dei servizi di marketing (o che sarebbe stato necessario aggiungere ai diritti aeroportuali e ai diritti di assistenza a terra fatturati alle compagnie aeree) per fare in modo che il valore attuale netto del contratto fosse positivo, in altre parole conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(415) Per tenere conto dell'effettivo vantaggio ricevuto da Ryanair e da AMS in applicazione degli accordi del 2008, gli importi di cui al punto precedente potranno essere adeguati, a fronte delle prove fornite dalle autorità francesi, in base (i) alla differenza tra, da un lato, i pagamenti effettivi riscontrati ex post, effettuati da Ryanair per i diritti d'atterraggio, i diritti per passeggero e i diritti per servizi di assistenza a terra in virtù del contratto di servizi aeroportuali e, dall'altro, i flussi previsionali (ex ante) corrispondenti a queste voci di entrata e indicati nella tabella 12 e in base (ii) alla differenza tra, da un lato, i pagamenti effettivi relativi al marketing riscontrati ex post, effettuati a favore di Ryanair e di AMS in applicazione del contratto di servizi di marketing e, dall'altro, i corrispondenti costi di marketing preventivi (ex ante) riportati nella tabella 12.

(416) La Commissione ritiene inoltre che l'effettivo vantaggio ricevuto da Ryanair e da AMS sia limitato alla durata effettiva di esecuzione degli accordi del 2008. A seguito della risoluzione di questi accordi, Ryanair e AMS non hanno infatti più ricevuto versamenti sotto forma di pagamenti per i servizi di marketing. Gli importi di aiuto calcolati come di seguito indicato e legati agli accordi del 2008 sono pertanto pari a zero per gli anni in cui il contratto non è stato più applicato (soprattutto a causa della risoluzione anticipata di comune accordo tra le parti).

([190]) Sentenza della Corte del 12 luglio 1973 nella causa C-70/72, Commissione/Germania (Racc. pag. 00813, punto 13).
([191]) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).
([192]) Cfr. la sentenza della Corte del 14 settembre 1994 nelle cause riunite C-278/92, C-279/92 e C- 280/92, Spagna/Commissione (Raccolta pag. p. I-4103, punto 75).
([193]) Sentenza della Corte del 17 giugno 1999 nella causa C-75/97, Belgio/Commissione (Racc. pag. I-03671, punti 64-65).

(417) La tabella 13 illustra le informazioni pertinenti relative agli importi da cui vengono calcolate le somme da recuperare. Questi importi sono costituiti dai flussi incrementali (entrate meno costi) previsionali risultanti dall'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, ma con riduzioni per gli anni in cui non sono giunti a scadenza.

Tabella 13

Informazioni sugli importi da recuperare in riferimento agli accordi del 2008

Importo indicativo dell'aiuto ricevuto a titolo del regime (EUR) ([1])					Importo indicativo dell'aiuto da recuperare (EUR) (Capitale)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Per quanto riguarda il calcolo degli interessi, si ritiene che l'aiuto sia stato concesso il 31 dicembre dell'anno interessato.

(418) Come precedentemente illustrato, la Commissione ritiene, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, che Ryanair e AMS costituiscano un unico soggetto economico e che i contratti di servizi di marketing e di servizi aeroportuali, stipulati contemporaneamente l'8 febbraio 2008, debbano essere considerati parte di un'unica operazione. La Commissione ritiene pertanto che Ryanair e AMS siano responsabili in solido del rimborso integrale degli aiuti percepiti a titolo degli accordi del 2008.

(419) L'importo dell'aiuto effettivamente versato dal 2008 al 2009 in applicazione degli accordi del 2008 ammonta in tutto all'incirca a 868 695 EUR.

(420) Le autorità francesi devono recuperare il suddetto importo entro 4 mesi dalla notifica della presente decisione.

(421) Ai fini del recupero, le autorità francesi devono inoltre aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per l'impresa, ovvero ogni data effettiva di versamento degli aiuti, fino alla data dell'effettivo recupero ([194]) conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([195]). Visto che, nella fattispecie, i flussi che compongono questi aiuti sono complessi e avvengono in più date durante l'anno, o addirittura di continuo per alcune categorie di entrate, la Commissione ritiene accettabile, per il calcolo degli interessi di recupero, considerare che gli aiuti interessati siano stati versati alla fine dell'anno, ovvero il 31 dicembre di ogni anno interessato.

(422) Nel caso in cui uno Stato membro incontri difficoltà impreviste o circostanze di cui la Commissione non aveva tenuto conto, esso deve segnalare tali problemi alla Commissione, così come altre proposte di provvedimenti opportuni, affinché la Commissione possa procedere ad una valutazione. In questo caso la Commissione e lo Stato membro devono collaborare in buona fede onde trovare una soluzione a tali difficoltà, osservando scrupolosamente le disposizioni ([196]) del TFUE.

(423) La Commissione invita pertanto la Francia a comunicarle immediatamente qualsiasi problema riscontrato nell'esecuzione di questa decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. I versamenti effettuati dal dipartimento della Charente, dalla Communauté d'agglomération du grand Angoulême e dalla Communauté des communes Braconne Charente, in applicazione della convenzione del 23 maggio 2002 relativa alle condizioni di finanziamento del funzionamento e dello sviluppo dell'aeroporto di Angoulême-Brie-Champniers, nonché i versamenti effettuati dal Syndicat Mixte des Aéroports de Charente, in applicazione dell'accordo per il subappalto della

([194]) Cfr. l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 659/1999 (cit.).
([195]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).
([196]) Cfr. la sentenza della Corte del 2 febbraio 1989 nella causa C-94/87, Commissione/Germania (Raccolta pag. 175, punto 9) e sentenza della Corte del 4 aprile 1995 nella causa C-348/93, Commissione/Italia (Raccolta pag. 673, punto 17).

gestione del 22 gennaio 2009 e dell'atto d'impegno dell'8 agosto 2011 a favore, rispettivamente, della Camera di commercio e industria di Angoulême e della società Snc-Lavalin, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE illegalmente concessi dalla Francia, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2. I versamenti a favore di Ryanair e di Airport Marketing Services, effettuati dal Syndicat Mixte des Aéroports de Charente in applicazione del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing stipulati l'8 febbraio 2008, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE illegalmente concessi dalla Francia, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

Articolo 2

1. I versamenti effettuati dal dipartimento della Charente, dalla Communauté d'agglomération du grand Angoulême e dalla Communauté des communes Braconne Charente, in applicazione della convenzione del 23 maggio 2002 relativa alle condizioni di finanziamento del funzionamento e dello sviluppo dell'aeroporto di Angoulême-Brie-Champniers, nonché i versamenti effettuati dal Syndicat Mixte des Aéroports de Charente, in applicazione dell'accordo per il subappalto della gestione del 22 gennaio 2009 a favore della Camera di commercio e industria di Angoulême, costituiscono aiuti di Stato compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

2. I versamenti effettuati dal Syndicat Mixte des Aéroports de Charente a favore della società Snc-Lavalin, in applicazione dell'atto d'impegno dell'8 agosto 2011, sono compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE a condizione che le autorità francesi dimostrino alla Commissione che l'importo totale versato per l'intera durata del contratto non ecceda quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'adempimento dei soli obblighi di servizio pubblico, esclusi i costi relativi allo sviluppo commerciale della piattaforma, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito.

3. Le autorità francesi dovranno trasmettere alla Commissione, entro quattro mesi dall'avvenuta scadenza del contratto stipulato nel 2011 tra il Syndicat Mixte des Aéroports de Charente e Snc-Lavalin una relazione che dimostri che l'importo della compensazione concessa a Snc-Lavalin, compreso un tasso ragionevole di remunerazione del capitale investito, è conforme all'articolo 5 della decisione 2012/21/UE per l'intera durata del contratto.

4. Gli aiuti concessi dal Syndicat mixte des aéroports de Charente a Ryanair e ad Airport Marketing Services, in applicazione del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di servizi di marketing stipulati l'8 febbraio 2008 con Ryanair e Airport Marketing Services, sono incompatibili con il mercato interno.

Articolo 3

1. La Francia è tenuta a farsi rimborsare dai beneficiari gli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 4. Ryanair e Airport Marketing Services sono tenute in solido al rimborso degli aiuti.

2. Le somme da recuperare producono interessi a decorrere dalla data in cui sono stati messi a disposizione dei beneficiari fino al loro recupero effettivo.

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 e al regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione ([197]) che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004.

4. La Francia annulla tutti i pagamenti in sospeso degli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 4, a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 4

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 4, è immediato ed effettivo.

2. La Francia garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

([197]) Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1).

Articolo 5

1. Entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, la Francia comunica alla Commissione le seguenti informazioni:

a) l'ammontare degli aiuti da recuperare in applicazione dell'articolo 3;

b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e programmate per conformarsi alla decisione;

c) i documenti che comprovino che ai beneficiari è stato ordinato di rimborsare gli aiuti.

2. La Francia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 4. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 6

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2014

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente