II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2015/506 DELLA COMMISSIONE

del 20 febbraio 2014

relativa alle misure cui la Germania ha dato esecuzione in relazione a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e ad altre compagnie aeree — SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

[notificata con il numero C(2014) 868]

(Il testo in lingua tedesca 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 alle disposizioni degli articoli summenzionati [2],

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Tra il 2003 e il 2006 la Commissione ha ricevuto denunce da varie parti secondo cui alcune compagnie aeree e il gestore dell'aeroporto di Berlino-Schönefeld («Schönefeld») avrebbero ricevuto aiuti di Stato illegali in riferimento alle attività svolte nel suddetto aeroporto.

(2) Con lettera del 17 agosto 2006 la Commissione ha richiesto alla Germania chiarimenti a tale proposito, che sono stati successivamente trasmessi con lettera datata 20 dicembre 2006.

(3) Nella comunicazione del 10 luglio 2007 («decisione di avvio del procedimento») la Commissione ha informato la Germania della decisione di avviare la procedura prevista dall'articolo 108, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»). Al contempo, la Commissione ha ingiunto alle autorità tedesche di fornire informazioni ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 659/1999 [3] per quanto riguarda tutti i dati e le informazioni necessari alla Commissione al fine di valutare se le misure in questione costituiscano aiuto di Stato.

(4) La Germania ha inviato alla Commissione in data 4 ottobre 2007 le proprie osservazioni, completate con documentazione aggiuntiva il 3 marzo 2008.

---

[1] A decorrere dal 1º dicembre 2009, l'articolo 87 e l'articolo 88 del trattato CE sono sostituiti rispettivamente dall'articolo 107 e dall'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE); le due serie di norme sono sostanzialmente identiche. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE vanno intesi, ove opportuno, come riferimenti rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il TFUE ha altresì introdotto talune modifiche terminologiche, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e «mercato comune» con «mercato interno». Nella presente decisione si utilizza esclusivamente la terminologia del TFUE.

[2] GU C 257 del 30.10.2007, pag. 16.

[3] Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

(5) La decisione di avvio del procedimento della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 30 ottobre 2007 ([4]). La Commissione ha invitato i soggetti interessati a presentare i propri commenti riguardo alla misura in questione entro un mese dalla data di pubblicazione.

(6) La Commissione ha ricevuto commenti da vari soggetti interessati. In data 16 gennaio 2008 e 20 febbraio 2008 la Commissione ha inoltrato le suddette osservazioni alla Germania. Con lettera del 15 maggio 2008 la Germania ha risposto con le proprie osservazioni ai commenti dei soggetti interessati. Con lettera del 31 agosto 2009 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni, che la Germania ha provveduto a fornire per iscritto in tre fasi (28 settembre 2009, 12 ottobre 2009 e 28 ottobre 2009). Il 4 aprile 2011 la Commissione ha chiesto nuovamente informazioni alla Germania. In risposta a tale richiesta, la Germania ha inviato nuove osservazioni e ulteriore documentazione in data 19 maggio 2011. Il 10 ottobre 2011 la Commissione ha inoltrato alla Germania altri commenti ricevuti dalle parti interessate. La Germania ha risposto a tali commenti il 7 novembre 2011. Facendo seguito a un'ulteriore richiesta di informazioni da parte della Commissione del 17 gennaio 2012 la Germania ha risposto inviando i propri commenti il 14 febbraio 2012.

2. **CONTESTO GENERALE**

(7) Dopo la riunificazione della Germania nel 1990, la città di Berlino si è trovata in una situazione estremamente particolare per quanto riguarda il traffico aereo, essendo stata divisa per decenni tra la parte est e quella ovest. Gli aeroporti cittadini di Berlino-Tegel («Tegel») e Berlino-Tempelhof («Tempelhof») si trovano nel territorio della ex Berlino Ovest. L'aeroporto di Schönefeld si trova invece in quella che una volta era Berlino Est, al confine tra le regioni (Land) di Berlino e Brandeburgo.

(8) Tempelhof è stato aperto nel 1923 e poteva essere usato solo da aeromobili di piccole dimensioni per via delle sue piste di atterraggio e decollo corte. Non è stato possibile neppure modernizzare l'aeroporto a causa della sua posizione in un sito di valore storico, oltre che della sua vicinanza ad aree residenziali che ne hanno resa impossibile l'espansione. L'aeroporto di Tempelhof ha cessato le operazioni il 30 ottobre 2008.

(9) L'aeroporto di Tegel è stato aperto nel 1948, al fine di permettere un ponte aereo per l'approvvigionamento della città durante l'embargo sovietico di Berlino Ovest. Dal 1968 numerose compagnie aeree hanno trasferito le proprie operazioni da Tempelhof a Tegel, non essendo l'aeroporto di Tempelhof adatto ad accogliere aeroplani a reazione. Dal 1975 Tegel è cresciuto fino a diventare il più importante scalo passeggeri di Berlino. Nei primi anni novanta, Tegel, durante le ore di punta, ha raggiunto la propria capacità massima. L'unica possibilità per evitare significative costrizioni dal punto di vista della capacità consisteva in allungamento della pista di decollo e atterraggio e nell'ampliamento del terminal. Ciò non è stato però possibile in quanto Tegel, così come Tempelhof, erano aeroporti cittadini circondati da zone residenziali e vie di accesso. Inoltre qualsiasi ulteriore aumento del traffico aereo a Tegel avrebbe comportato un aggravamento dell'inquinamento acustico per gli abitanti della zona.

(10) Schönefeld è stato aperto nel 1946 su ordine dell'amministrazione militare sovietica in Germania. L'aeroporto è stato inizialmente usato soprattutto per voli militari, ma anche da compagnie aeree commerciali, ad esempio da Aeroflot e più tardi dalla compagnia aerea Interflug della Germania Est. Fino al capovolgimento della situazione politica in Germania nel 1990, l'aeroporto di Schönefeld è stato oggetto di numerosi lavori di ampliamento. Essendo stato progettato come struttura militare l'aeroporto non era infatti più adatto a far fronte alle necessità del traffico aereo commerciale moderno. Inoltre, a seguito dei cambiamenti nella situazione politica tedesca, non versava in buone condizioni. Per questo motivo negli anni novanta sono stati necessari consistenti investimenti per adeguare la struttura agli standard di sicurezza dell'Europa occidentale. Infine bisogna tenere presente che Schönefeld è più distante dal centro della città rispetto sia a Tempelhof sia a Tegel. La sua posizione è stata pertanto era considerata meno attraente rispetto agli altri due aeroporti, almeno da determinate categorie di passeggeri e compagnie aeree.

(11) Per ragioni storiche, inizialmente i tre aeroporti di Berlino sono stati gestiti da compagnie diverse. Con la riunificazione della Germania sono stati riuniti in una holding unica, dal nome Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH («BBF»), di proprietà congiunta dei Land di Berlino e Brandeburgo (ciascuno per il 37 %) e del governo federale tedesco (per il 26 %.). Fino al 2003 la suddetta holding ha avuto due società controllate: da un lato Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH («BFG»), incaricata della gestione degli aeroporti di Tegel e Tempelhof, dall'altro Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH («FBS»), responsabile della gestione dell'aeroporto di Schönefeld. A ottobre 2003 BBF e FBS hanno proceduto a una fusione. Di conseguenza la società BFG è diventata una controllata di FBS. Il 1º gennaio 2012, la ragione sociale di FBS è stata modificata in Flughafen Berlin Brandenburg GmbH («FBB»).

(12) È risultato subito chiaro negli anni novanta che era inevitabile un utilizzo più efficiente della capacità aeroportuale esistente, che all'epoca era frammentata all'interno dell'agglomerato urbano a seguito della precedente divisione politica della città. Ciò è da ricondurre all'aumento previsto del traffico aereo da e verso Berlino, in parte avendo questa riacquistato il ruolo di capitale della Germania (cfr. la tabella 1).

([4]) Cfr. la nota 2.

Tabella 1

Volume di traffico negli aeroporti berlinesi (in milioni di passeggeri)

Anno	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	n.d.
1992	1,4	6,6	n.d.
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	n.d.
1995	1,9	8,2	n.d.
1996	1,8	8,3	n.d.
1997	1,9	8,6	n.d.
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	n.d.
2000	2,1	10,3	n.d.
2001	1,9	9,9	n.d.
2002	1,6	9,1	n.d.
2003	1,7	11,1	0,5
2004	3,3	11	0,4
2005	5	11,5	0,5
2006	6	11,8	0,6
2007	6,3	13,5	0,4
2008	6,6	14,5	0,4
2009	6,8	14,2	chiuso
2010	7,3	15,0	chiuso
2011	7,1	16,9	chiuso
2012	7,1	18,2	chiuso

Fonte: Dati estratti dalla decisione della Commissione in materia di aiuti di Stato NN 25/09 (ex N 167/09) — Germania — Finanziamento dell'aeroporto internazionale di Berlino Brandeburgo (GU C 179 dell'1.8.2009, pag. 5), aggiornati dai dati dei rapporti di attività annuali dello stesso aeroporto.

(13) In questo contesto, immediatamente dopo la riunificazione della Germania, si è iniziato ad auspicare la possibilità di un aeroporto unico per il comprensorio di Berlino-Brandeburgo. Sulla base delle stime riguardo al numero di passeggeri per gli aeroporti berlinesi, si è infatti previsto che sarebbe stato possibile gestire la situazione in modo efficiente solo attraverso un aeroporto unico di dimensioni adeguate e dotato di tecnologia all'avanguardia.

(14) Il lavoro di progettazione per un aeroporto unico a Berlino fu avviato a gennaio 1992. In quel contesto, il 20 giugno 1993 è stato annunciato che la zona a sud di Schönefeld e i due campi di aviazione a Sperenberg e Jüterbog erano stati identificati come possibili siti per la costruzione del nuovo aeroporto. Tegel e Tempelhof non sono stati considerati potenzialmente interessanti per due ragioni: prima di tutto a causa dell'impatto negativo di entrambi gli scali cittadini dal punto di vista degli abitanti (soprattutto per quanto riguarda il rumore prodotto dai velivoli) e, in secondo luogo, perché in ogni caso non sarebbe stato possibile procedere a un ampliamento

sufficiente da ospitare il nuovo aeroporto unico di Berlino. In ultima analisi la decisione è caduta su Schönefeld per via della sua relativa vicinanza al centro della città (sebbene l'aeroporto si trovi comunque all'esterno') e dei buoni collegamenti stradali e ferroviari a disposizione. Si è di conseguenza deciso di ampliare e modernizzare l'aeroporto esistente di Schönefeld, facendolo diventare il principale scalo aeroportuale di Berlino con il nome di Berlin-Brandenburg Willy Brandt («BER»); allo stesso tempo si è deciso di chiudere gli aeroporti di Tegel e Tempelhof. Tale decisione è stata ufficializzata attraverso un accordo consensuale tra il governo tedesco e i Land di Berlino e Brandeburgo in data 28 maggio 1996.

(15) Gli azionisti di BBF hanno previsto di portare a termine il progetto BER con un soggetto privato in qualità di proprietario e gestore dell'aeroporto. Nel 1997 si è dunque deciso di avviare un processo di privatizzazione vendendo tutte le quote di BBF a un investitore privato, garantendo al futuro acquirente una concessione sull'aeroporto.

(16) Non è stato però possibile raggiungere un accordo tra gli azionisti di BBF e gli offerenti. Di conseguenza, nel 2003 i proprietari pubblici hanno dichiarato fallito il processo di privatizzazione, comunicando inoltre che l'aeroporto ora sarebbe stato costruito con fondi pubblici ([5]).

3. DESCRIZIONE DELLE MISURE DI AIUTO E RELATIVI CONTESTI

3.1. L'accordo di controllo e trasferimento degli utili

(17) In data 6 agosto 1992 BBF e BFG hanno sottoscritto un contratto di controllo e trasferimento degli utili. Inizialmente la sua durata era prevista per cinque anni, con un rinnovo tacito per un periodo di due anni, salvo fatto il diritto di recesso da parte di una delle parti con preavviso minimo di un anno. Un accordo dello stesso tipo è stato poi stipulato tra BBF e FBS. Secondo il diritto tedesco, un accordo di controllo e trasferimento degli utili consiste in un accordo tra un'impresa e una sua consociata in base al quale la gestione della filiale è controllata dalla casa madre. In conseguenza del suddetto accordo, la consociata è inoltre tenuta a trasferire i propri utili alla casa madre, ovvero a utilizzarli per compensare le eventuali perdite. In pratica, a seguito dell'accordo, i profitti e le perdite della casa madre e della filiale sono sommati e tassati di conseguenza. In base agli accordi di controllo e trasferimento degli utili stipulati tra BBF e le sue consociate, ai fini dell'imposta sulle imprese, le varie società sono considerate come soggetto fiscale unico.

(18) Nel 2003, a seguito della fusione tra BBF e FBS, i diritti e gli obblighi di BBF previsti dal contratto di controllo e trasferimento degli utili con BFG del 6 agosto 1992 sono stati trasferiti a FBS. Inoltre il contratto di controllo e trasferimento degli utili stipulato tra BBF e FBS non ha avuto più alcuna rilevanza ai fini della fusione. Nella presente decisione, pertanto, non si terrà più in considerazione tale contratto.

(19) Uno degli effetti concreti del contratto di controllo e trasferimento degli utili tra BBF e BFG del 6 agosto 1992 (di seguito «contratto di controllo e trasferimento degli utili») è stato che, almeno per quanto riguarda alcuni esercizi sociali, si è potuto compensare le perdite generate dall'operazione dell'aeroporto di Schönefeld attraverso i profitti generati dal funzionamento dell'aeroporto di Tegel.

(20) In effetti l'aeroporto di Schönefeld, almeno fino al 2006, ha registrato bilanci in perdita. Ciò si evince dalla tabella seguente dove sono illustrati i dati EBITDA ([6]) ed EBIT ([7]) relativi all'aeroporto per il periodo dal 2003 al 2006 sulla base delle spese e degli introiti che risultano essere direttamente collegati alla gestione dell'aeroporto stesso.

Tabella 2

EBITDA ed EBIT dell'aeroporto di Schönefeld nel periodo 2003-2006

EBITDA/EBIT (in milioni di euro)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Caratterizzazione dei segreti d'impresa ai sensi della comunicazione della Commissione C(2003) 4582 del 1º dicembre 2003 relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato, GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6.
Fonte: allegato 19 alle osservazioni della Germania del 4 ottobre 2007 dopo l'avvio del procedimento formale di indagine.

([5]) Cfr. Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) del 23.5.2003, n. 119, pag. 16, http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.
([6]) *Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (utili prima degli interessi passivi, delle imposte, delle svalutazioni e degli ammortamenti su beni materiali — margine operativo lordo).
([7]) *Earnings before interest and taxes* (utili prima degli interessi passivi e delle imposte).

(21) Nonostante i deludenti risultati di gestione dell'aeroporto di Schönefeld, nessuno ha messo in dubbio la redditività del gruppo composto da FBS, BFG e — fino al 2003 — dalla società finanziaria BBF (di seguito «il gruppo FBS»). Il gruppo è stato in grado di generare risorse finanziarie proprie in modo continuativo, ovvero di trovare i finanziamenti necessari sul mercato. Per quanto a conoscenza della Commissione, il gruppo ha ricevuto sovvenzioni pubbliche da fonti esterne unicamente in relazione al finanziamento del progetto BER e, in quel caso specifico, sempre col consenso della Commissione ([8]).

(22) Tale situazione è stata dovuta in particolare ai risultati economici soddisfacenti dell'aeroporto di Tegel, che hanno mitigato l'impatto negativo sul gruppo FBS delle perdite operative generate da quello di Schönefeld. Tra il 1990 e il 2005 Tegel, a differenza di Schönefeld e di Tempelhof, era un aeroporto moderno che ospitava i principali *full service carrier* (compagnie aeree che offrono una gamma completa di servizi) a livello internazionale che facevano rotta su Berlino. Inoltre era considerato da specifiche categorie di passeggeri e di compagnie aeree l'aeroporto migliore nel comprensorio di Berlino. A tutto ciò si deve aggiungere la tendenza all'aumento nel traffico aereo passeggeri a Berlino tra il 1990 e il 2005 che è andato a vantaggio del gruppo FBS nel suo complesso.

(23) Come si evince dalla tabella 1, il numero di passeggeri per anno presso l'aeroporto di Tegel ha registrato un aumento continuo per tutti gli anni novanta e dal 2004. A Schönefeld il numero di passeggeri per anno è cresciuto in misura consistente nella prima metà degli anni novanta (da 1,1 milioni a 1,9 milioni di passeggeri tra il 1991 e il 1995); al contrario si è registrata una stagnazione nella seconda metà del decennio e si è avuto un calo nel periodo 2000-2003 (da 2,1 milioni a 1,7 milioni di passeggeri l'anno). Tra il 1991 e il 2003 gran parte dell'aumento del traffico a Berlino — in valori assoluti — è stato assorbito da Tegel e non da Schönefeld. In effetti, sebbene il numero di passeggeri per anno presso lo scalo di Schönefeld nel suddetto periodo sia aumentato di 600 000 unità, a Tegel si è raggiunta una cifra pari ad addirittura 4,4 milioni. Il traffico ha continuato a crescere in modo continuativo presso entrambi gli aeroporti, come si evince dalla tabella 1, tra il 2003 e il 2012: del 417 % a Schönefeld (da 1,7 milioni a 7,1 milioni di passeggeri l'anno) e del 63 % a Tegel (da 11,1 milioni a 18,2 milioni di passeggeri l'anno). A differenza del periodo 1991-2003, la crescita del traffico in valori assoluti è stata ripartita abbastanza equamente tra i due aeroporti; in altri termini, da un punto di vista relativo, la crescita del traffico a Schönefeld è stata in termini percentuali molto superiore rispetto a quella registrata presso l'aeroporto di Tegel.

3.2. **I tariffari per l'aeroporto Berlino-Schönefeld**

(24) Negli anni novanta il gruppo FBS ha cercato di incoraggiare le compagnie aeree a spostare le proprie operazioni dall'aeroporto di Tegel, che operava quasi al massimo della capacità, a quello di Schönefeld che era invece abbondantemente sottoutilizzato ([9]). L'obiettivo era risolvere il problema della congestione a Tegel, ottimizzando al contempo l'utilizzo della capacità di Schönefeld. A tal fine sono state contattate alcune compagnie aeree che già operavano su Tegel e Tempelhof, come anche alcune che ancora non gestivano alcuna rotta per quanto riguarda gli aeroporti berlinesi. Diversi vettori hanno espresso il proprio interesse, ma alla fine per motivi commerciali nessuno ha deciso di spostare le proprie operazioni verso Schönefeld. Ciò è stato dovuto principalmente alla mancanza presso questo aeroporto di un cosiddetto «utente ancora» ([10]), come anche al fatto che lo scalo di Schönefeld non disponeva di infrastrutture moderne come quelle di Tegel. Tale svantaggio, inoltre, non risultava essere compensato da tariffe aeroportuali particolarmente attraenti ovvero da incentivi finanziari di altra natura. Nel complesso il tentativo di trasferire parte del traffico da Tegel verso Schönefeld e di attrarre presso quest'ultimo alcuni vettori che precedentemente non facevano rotta su Berlino, è risultato in quel periodo in larga misura fallimentare. Ciò è

([8]) La Commissione ha ritenuto che la messa a disposizione di tali finanziamenti sia da considerarsi compatibile con il mercato interno. Cfr. le decisioni della Commissione in materia di aiuti di Stato NN 25/09 (ex N 167/09) e SA.35378 (12/N) (GU C 36 dell'8.2.2013, pag. 10) — Germania — Finanziamento dell'aeroporto internazionale di Berlino Brandeburgo.

([9]) Le autorità tedesche hanno fornito i seguenti dati: i) la capacità dell'aeroporto di Schönefeld era di 4,5 milioni di passeggeri l'anno nel periodo 2003-2004 e ha raggiunto il valore annuo di 7 milioni di passeggeri nel 2005 (a fronte di un volume di traffico di 1,7 milioni, 3,3 milioni e 5 milioni di passeggeri rispettivamente nel 2003, 2004 e 2005); ii) la capacità dell'aeroporto di Tegel era di 9,5 milioni di passeggeri l'anno nel periodo 2003-2004 e ha raggiunto il valore annuo di 11,5 milioni di passeggeri nel 2005 (a fronte di un volume di traffico di 11,1 milioni, 11 milioni e 11,5 milioni rispettivamente nel 2003, 2004 e 2005). La capacità di un aeroporto è difficilmente misurabile, in quanto dipende dalla capacità massima delle diverse infrastrutture, non sempre adeguatamente calcolate attraverso il numero massimo di passeggeri, bensì a volte, ad esempio, misurate in termini di numero massimo di movimenti di aeromobili. Inoltre, nei casi in cui il numero dei passeggeri rappresenta il parametro di misurazione pertinente, la capacità massima corrisponde al tetto del traffico passeggeri massimo orario piuttosto che al numero massimo di passeggeri annuo. Ciò è dovuto al fatto che il traffico passeggeri tra i periodi di maggiore e minore affluenza (orari e giorni) è spesso soggetto a forti oscillazioni e variazioni stagionali. Per questo motivo, i dati sopra esposti non riescono a riflettere in modo completo l'utilizzazione della capacità a Schönefeld e Tegel. Inoltre, in taluni casi un aeroporto può operare al di sopra della sua capacità teorica (ad esempio, gestendo un numero di passeggeri maggiore del traffico passeggeri massimo orario), tuttavia ciò potrebbe generare condizioni inappropriate (tempi di attesa lunghi, ritardi ecc.). È tuttavia indiscusso che durante il periodo di valutazione lo scalo di Tegel operava a capacità pressoché piena, mentre Schönefeld era sottoutilizzato.

([10]) Per «utente ancora» si intende una compagnia aerea maggiore (in termini di traffico) operante presso un aeroporto, il cui prestigio e nome sono in grado di attrarre altre compagnie aeree a insediarsi nell'aeroporto in questione contribuendo in tal modo ad aumentare il traffico.

illustrato dal fatto, come già sottolineato, che il numero di passeggeri a Schönefeld nel periodo dal 1991 al 2003 è aumentato di sole 600 000 unità, mentre nello stesso periodo all'aeroporto di Tegel si è registrato un aumento di passeggeri pari a 4,4 milioni di unità.

(25) Ciò ha condotto a riflessioni strategiche riguardo a come migliorare la situazione economica dell'aeroporto di Schönefeld in attesa dell'apertura di quello di BER. La chiusura temporanea dello scalo non è stata presa in considerazione come possibilità. Oggetto delle considerazioni strategiche sono stati invece, tra l'altro, il livello delle tariffe aeroportuali, oltre che le modalità opportune per fissarli in modo tale da riuscire ad attrarre ulteriore traffico.

(26) In Germania le tariffe relative ai servizi infrastrutturali all'interno dell'aeroporto richieste alle compagnie aeree sono calcolate in base al tariffario applicato in ciascun aeroporto. I tariffari vengono pubblicati in *Nachrichten für Luftfahrer*, gazzetta ufficiale tedesca sulle questioni relative al traffico aereo. Ciascun aeroporto predispone il proprio tariffario che deve poi essere notificato alle autorità competenti in materia di traffico aereo nella rispettiva regione.

(27) Dal 2003 a Schönefeld sono stati applicati diversi ordinamenti tariffari. Nel periodo dal 1º agosto 2003 al 30 aprile 2004 è rimasto in vigore un tariffario congiunto per Tegel, Tempelhof e Schönefeld (di seguito «tariffario 2003»). Tali tariffe erano in realtà considerate scarsamente attraenti, o almeno non abbastanza da incoraggiare le compagnie aeree ad aprire nuove rotte ovvero ad aumentare la frequenza dei collegamenti aerei in partenza e in arrivo su Berlino.

(28) In questo contesto, nel 2003, gli azionisti di FBS hanno richiesto a una società di consulenza ([…] — di seguito «la società di consulenza») di elaborare una strategia che migliorasse la situazione finanziaria dell'aeroporto di Schönefeld e che potesse essere messa in atto rapidamente fino all'apertura di BER.

(29) L'analisi condotta dalla società di consulenza ha evidenziato che, per tutta una serie di motivi, vi era un significativo potenziale di espansione per quanto riguardava il traffico aereo a Berlino. Secondo la stima del consulente, Berlino poteva di disporre di un potenziale bacino di raccolta (*catchment area*) che comprendeva fino a 10 milioni di passeggeri l'anno. La Società di consulenza ha quindi individuato una serie di fattori strutturali che avrebbero potuto facilitare l'aumento del traffico aereo. Tra gli elementi principali da questo punto di vista figuravano la presenza della sede legale di numerose imprese multinazionali, il fatto a Berlino fosse sede della più grande università tedesca, oltre che uno snodo per la «mobilità etnica» ([11]), come anche il fatto che Berlino, nei primi anni 2000 fosse vista come una capitale in fase di crescita e un magnete ([12]) dal punto di vista turistico. Inoltre la Società di consulenza è giunta alla conclusione che, rispetto agli aeroporti in altre capitali, quello di Berlino nel 2003 disponeva ancora di un potenziale notevole per quanto riguarda l'insediamento e la crescita delle compagnie aeree a basso costo (*Low-COST-Carrier*, o «LCC»).

(30) Nello stesso periodo il traffico LCC ha fatto registrare un significativo aumento in tutta Europa ([13]). Diverse analisi hanno dimostrato come esso fosse generato per la maggior parte da nuovi passeggeri e pertanto potesse essere calcolato in aggiunta al traffico tradizionale. Secondo la previsione della Società di consulenza, il potenziale di traffico aggiuntivo LCC a Schönefeld nel breve periodo, vale a dire tra il 2003 e il 2005 lasciava prevedere una crescita tra 600 000 e 900 000 passeggeri all'anno, mentre nel medio periodo, vale a dire tra il 2005 e il 2010, l'aumento stimato di passeggeri era pari a 300 000 unità all'anno.

(31) Inoltre la società di consulenza ha riscontrato che l'attuazione di una strategia per attirare le LCC a Schönefeld avrebbe richiesto solo pochi adeguamenti e nessun investimento su larga scala per quanto riguarda infrastruttura o significative modifiche alle strutture esistenti.

(32) La società di consulenza, pertanto, ha consigliato una specifica strategia (di seguito «strategia LCC»), da attuare mediante una combinazione tra sconti sulla quantità per quanto riguarda tariffe aeroportuali e incentivi finanziari ([14]).

(33) La decisione di FBS è stata di mettere in atto questa strategia LCC e, a tale scopo, veniva pubblicato un nuovo tariffario («tariffario 2004»). Le tariffe aeroportuali ivi previste sono state specificamente studiate per Schönefeld, a differenza di quelle in vigore nel 2003. Il nuovo tariffario è stato adottato il 30 aprile 2004 ed è entrato in vigore il 1º maggio 2004. Ha contemplato le seguenti categorie di tariffe aeroportuali:

a) tariffe di atterraggio e decollo, basate in particolare sul peso massimo al decollo dell'aeromobile;

([11]) La «mobilità etnica» è generata da cittadini originari di paesi stranieri molto lontani che ricorrono regolarmente al trasporto aereo per tornare ai propri paesi di origine o ricevono la visita di amici o parenti provenienti da tali paesi e che viaggiano altresì in aereo. A Berlino vivono delle comunità numerose di immigrati di prima e seconda generazione.

([12]) All'epoca Berlino era la terza destinazione principale turistica in Europa con il più alto numero di pernottamenti in Germania e attirava un elevata percentuale di turisti giornalieri.

([13]) Il traffico LCC in Europa ha registrato un aumento considerevole di anno in anno, spinto dall'espansione redditizia delle compagnie leader del settore, Ryanair ed easyJet, nonché di una serie di nuove compagnie aeree.

([14]) Una descrizione dettagliata della valutazione da parte della società di consulenza aziendale è riportata al paragrafo 7.2.1.

b) tariffe di imbarco, basati sul numero di passeggeri in partenza e sulla destinazione del volo;

c) tariffe aeroportuali di parcheggio sulla base del peso massimo al decollo dell'aeromobile e sulla durata di utilizzo degli spazi per il parcheggio.

(34) Il tariffario ha previsto svariati meccanismi di incentivo finanziario:

a) uno «sconto quantità sugli imbarchi», secondo cui parte delle tasse di imbarco erano rimborsate sulla base della quantità di passeggeri trasportati:

Tabella 3

Riduzione del numero di passeggeri in base al tariffario 2004

Numero di passeggeri l'anno	Importo della restituzione %
oltre 50 000	5
oltre 100 000	10
oltre 150 000	15
oltre 250 000	20

b) un «incentivo alla crescita» sotto forma di «incentivi per la destinazione e per la frequenza», concessi rispettivamente per aprire nuove rotte in partenza da Schönefeld e per incoraggiare l'aggiunta di frequenze rispetto ai collegamenti esistenti in partenza da Schönefeld. L'importo degli incentivi per la destinazione rispetto al *Landegrundtarif* (definito come somma delle tasse di decollo e atterraggio applicabili e delle tasse di imbarco applicabili ai relativi spostamenti dell'aeromobile) è stato pari all'80 % nel primo anno, nel secondo anno al 60 %, nel terzo anno al 40 % e nel quarto anno al 20 %. L'importo degli incentivi per la frequenza nel primo anno è equivalso al 60 % e nel secondo anno al 40 % del *Landegrundtarif*. Le condizioni specifiche sono state definite da un accordo bilaterale tra FBS da un lato e compagnia aerea dall'altro.

(35) Il tariffario 2004 è stato nuovamente emendato nel 2005. Tale modifica ha previsto che le compagnie aeree avrebbero ricevuto l'incentivo per destinazione nel caso in cui avessero aperto nuove rotte sul sistema aeroportuale berlinese, vale a dire collegamenti con destinazioni non precedentemente servite da voli diretti su Berlino. In precedenza, al contrario, l'incentivo per destinazione era destinato a nuove rotte su Schönefeld, anche nel caso in cui la stessa destinazione fosse servita da voli diretti su altri aeroporti di Berlino.

(36) Il 19 gennaio 2006 è entrato in vigore un nuovo tariffario («tariffario 2006»), con validità retroattiva dal 1º gennaio 2006. Rispetto al tariffario 2004 si è prevista qui l'abolizione dell'incentivo per frequenza. Il tariffario 2006 ha contemplato tre diversi tipi di incentivi principali: un «contributo alla crescita» ([15]), vale a dire un incentivo collegato al possibile aumento del numero di passeggeri o del tonnellaggio per ciascun volo, un «contributo alla destinazione» per l'apertura di nuove rotte dirette tra Berlino e un altro aeroporto di arrivo, e infine uno «sconto quantità sul numero di passeggeri».

(37) Secondo il tariffario 2006, al momento di aprire un nuovo collegamento con Berlino, il vettore doveva scegliere tra il contributo alla destinazione e il contributo alla crescita. Tale scelta doveva essere effettuata prima dell'apertura della nuova rotta e il vettore era poi vincolato dalla singola decisione presa.

(38) Il contributo alla destinazione durante la prima stagione di volo della nuova rotta è stato pari all'80 %, nella seconda stagione al 60 %, nella terza stagione al 40 %, nella quarta stagione al 20 % e nella quinta stagione al 10 % del *Landegrundtarif*. Oltre a ciò, le compagnie aeree sono state tenute a rimborsare il finanziamento alla destinazione, nel caso in cui avessero deciso di abbandonare la nuova rotta prima della fine della quinta stagione, secondo il seguente schema: il 60 % del *Landegrundtarif* previsto per la prima stagione, nella seconda stagione il 40 %, nella terza stagione il 20 %, nella quarta stagione il 10 %, e infine nella quinta stagione lo 0 %.

([15]) Questo «finanziamento della crescita» è diverso dall'«incentivo alla crescita» previsto dal tariffario 2004.

(39) L'incentivo per crescita poteva essere richiesto dalle compagnie aeree se raggiungevano un aumento del numero di passeggeri o del tonnellaggio di carico per movimento di volo rispetto all'anno precedente. L'importo dell'incentivo era calcolato sulla base del livello di crescita raggiunto, secondo una formula indicata nel tariffario; il risultato erano riduzioni sulle tariffe aeroportuali calcolate in misura digressiva nel corso del tempo. L'incentivo per crescita era limitato a un periodo massimo di cinque anni.

(40) Rispetto al tariffario 2004 lo «sconto quantità sul numero di passeggeri» è stato invece solamente modificato e ampliato di poco. Il tariffario 2006 ha infatti previsto che lo sconto quantità sul numero di passeggeri, da allora indicato come «finanziamento per volume», dovesse consistere in un rimborso proporzionale delle tasse di decollo e atterraggio oltre che delle tasse di imbarco a seconda del numero di passeggeri trasportati. I tassi di sconto erano calcolati come segue:

Tabella 4

Finanziamento per volume: riduzione in base al tariffario 2006

Numero di passeggeri l'anno	Importo della restituzione %
oltre 50 000	5
oltre 100 000	10
oltre 250 000	15
oltre 500 000	20
oltre 1 milione	30
oltre 2 milioni	40

3.3. **Contratti stipulati individualmente tra FBS e alcune specifiche compagnie aeree**

3.3.1. *Insediamento di easyJet come utente ancora a Schönefeld*

(41) Nel 2003, a seguito della messa in atto della strategia LCC a Schönefeld, FBS ha avviato trattative con la società easyJet Airline Company Ltd. («easyJet»), che stava cercando una sede per un nuovo hub nell'Europa continentale. In cambio di tariffe aeroportuali convenienti e altri incentivi finanziari, easyJet ha offerto la possibilità di stazionare quattro aeromobili durante il suo primo anno di operazione in questo aeroporto (2004), sei aeromobili nel secondo anno, poi un aeromobile in più ogni anno dal 2006 al 2009. Secondo i dati delle autorità tedesche, FBS si è visto in questo modo la possibilità di attrarre a Schönefeld un LCC consolidato come utente ancora.

(42) Il 19 dicembre 2003 FBS ed easyJet hanno quindi concluso un accordo (di seguito «contratto con easyJet del 2003») alle condizioni sopra indicate. Tale accordo ha previsto un meccanismo di tariffe aeroportuali specifiche per easyJet, che differivano dal tariffario in vigore, calcolando gli importi unicamente sulla base del numero di passeggeri in partenza. Inoltre si stabiliva un sistema di sconti basato sul numero di passeggeri aggiuntivi trasportati da easyJet durante l'esercizio in questione rispetto all'anno precedente. Questo specifico sistema di agevolazione è stato poi ripreso nel tariffario 2006 col nome «finanziamento per la crescita» (cfr. i considerando da 36 a 39). In aggiunta, FBS e easyJet hanno concordato un finanziamento per la destinazione sotto forma di pagamento una-tantum pari a […] EUR per ciascuna nuova rotazione (frequenza) giornaliera avviata da easyJet. I pagamenti previsti secondo questo sistema si sono interrotti nel 2004. Complessivamente, in base al meccanismo descritto, sono state finanziate 19 nuove rotazioni giornaliere create da easyJet.

(43) La durata dell'accordo stipulato tra FBS ed easyJet è stata inizialmente di dieci anni, con la possibilità per easyJet di prorogarlo per altri dieci anni. L'11 settembre 2007, tuttavia, FBS ed easyJet hanno concordato un emendamento («accordo di modifica con easyJet del 2007»), che ha modificato la durata e altri termini del contratto originale. Nell'accordo di modifica si è stipulato che il contratto con easyJet del 2003 sarebbe rimasto in vigore entro e non oltre la data di apertura dell'aeroporto di BER (prevista allora per il 2011). Per quanto riguarda le tariffe aeroportuali, l'accordo di modifica con easyJet del 2007 ha contenuto un «riferimento dinamico» al tariffario generale dell'aeroporto ([16]). In conseguenza di ciò, le tariffe aeroportuali applicate a Schönefeld, anche in caso di modifica da parte di FBS dopo la stipula del contratto, sarebbero rimaste valide per quanto riguarda easyJet.

([16]) Il rinvio è all'ammontare delle tariffe aeroportuali, nonché al sistema di riduzioni e ad altri meccanismi di incentivi finanziari previsti dal tariffario.

(44) Tra il 2003 e il 2006 si è registrato un considerevole aumento del traffico per quanto riguarda il traffico di easyJet presso lo scalo di Schönefeld. La compagnia è riuscita addirittura ad aumentare il numero di aeromobili stazionati a Schönefeld più rapidamente rispetto a quanto stabilito nel contratto con FBS. Di conseguenza l'aeroporto di Schönefeld nel 2006 è diventato il polo principale per easyJet fuori dal Regno Unito.

(45) Questa situazione è illustrata nella tabella 5, che descrive lo sviluppo del traffico sviluppato da easyJet all'aeroporto di Schönefeld (sia in termini assoluti sia come percentuale del numero totale di passeggeri presso lo scalo tra il 2004 e il 2010).

Tabella 5

Evoluzione del traffico easyJet a Schönefeld nel periodo compreso tra il 2004 e il 2010

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Percentuale di passeggeri easyJet sul volume totale di passeggeri a Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Insediamento di altre compagnie aeree a Schönefeld*

(46) In aggiunta all'insediamento di easyJet come utente ancora, FBS ha avviato alcune misure per attrarre altre LCC. A seguito di ciò furono stipulati singoli contratti con le seguenti LCC: Germanwings GmbH («Germanwings»), Ryanair Limited («Ryanair»), Volare Airlines S.p.A («Volare»), V-Bird Airlines B.V. («V-Bird»), Norwegian Air Shuttle AS («Norwegian Air Shuttle»), Icelandair Reykjavik Airport («Icelandair»), oltre che con la compagnia Aer Lingus Limited («Aer Lingus»), che ai fini della presente decisione è da ritenere una LCC ([17]).

(47) Nel caso di Ryanair e di Germanwings sono stati stipulati due accordi successivi, uno nel 2003 e uno nel 2004.

(48) I contratti con Ryanair, Volare e V-Bird, come anche il primo accordo con Germanwings, sono stati stipulati prima dell'adozione e dell'entrata in vigore del tariffario 2004 (cfr. il considerando 33). In questi contratti sono state descritte le rotte che sarebbero state operative su Schönefeld con le relative frequenze. Gli accordi hanno previsto incentivi finanziari sotto forma di pagamenti specificamente definiti per le singole compagnie, negoziati al fine di convincere questi vettori a lanciare o espandere le operazioni a Schönefeld senza aspettare che entrasse in vigore un nuovo tariffario che prevedesse incentivi finanziari. Questi pagamenti sono stati soggetti all'effettuazione da parte della compagnia aerea almeno di una certa percentuale di voli di linea corrispondente alle operazioni definite nel contratto ([18]). Il primo accordo con Ryanair ha previsto il pagamento di una somma pari a […] milioni di EUR per un anno (termine contrattuale). Gli accordi con V-Bird e Volare hanno previsto il pagamento di […] milioni di EUR per tre anni, suddiviso in rate annuali digressive. Nel primo accordo con Germanwings si è stabilito un pagamento sotto forma di sconto digressivo rispetto alle tariffe aeroportuali applicabili per un periodo di tre anni, oltre al finanziamento da parte di FBS delle attività di marketing per un importo pari a […] EUR l'anno.

(49) Gli altri contratti stipulati contestualmente o più tardi rispetto all'entrata in vigore del tariffario 2004 si sono basati essenzialmente sugli stessi principi. Questi accordi hanno altresì descritto le rotte operative su Schönefeld con le relative frequenze. In questo modo i vettori coinvolti hanno potuto avvalersi delle varie agevolazioni finanziarie previste. I contratti hanno tuttavia riportato un «riferimento dinamico» al tariffario generale dell'aeroporto. Di conseguenza il tariffario applicabile a Schönefeld in un dato momento sarebbe stato applicabile al vettore stesso anche in caso di modifica delle tariffe aeroportuali da parte di FBS successivamente alla stipula del contratto ([19]). Gli accordi contenevano alcune clausole secondo cui la concessione di determinati incentivi previsti dal tariffario era soggetta allo svolgimento da parte della compagnia aerea di almeno una specifica percentuale dei voli di linea previsti nell'ambito delle operazioni indicate nel contratto. In aggiunta in alcuni di questi accordi si è stipulato che

([17]) La tabella 6 offre una panoramica dei singoli accordi.
([18]) Il pagamento della sovvenzione contrattualmente stabilita a Germanwings era, ad esempio, condizionato al fatto che Germanwings dovesse operare una percentuale minima di voli di linea pari al […] % della sua attività.
([19]) Lo stesso approccio è stato adottato per l'accordo di modifica con easyJet del 2007 (cfr. considerando 43).

FBS avrebbe concesso sovvenzioni per finanziare parte delle spese di marketing delle compagnie aeree coinvolte. Nel contratto con Norwegian Air Shuttle, ad esempio, è stato previsto un pagamento una tantum da parte di FBS pari a […] EUR per coprire le spese di marketing giustificatamente sostenute dalla compagnia. Anche ad Aer Lingus e Icelandair sono state offerte sovvenzioni una tantum rispettivamente per […] EUR e […] EUR come finanziamento di parte delle loro spese di marketing.

(50) La tabella di seguito contiene un quadro riassuntivo della durata prevista per i vari contratti.

Tabella 6

Durata dei contratti conclusi tra FBS e diverse compagnie low-cost (LCC)

Compagnia aerea/Contratto	Data di conclusione del contratto	Durata del contratto prevista [1]
Ryanair (primo accordo)	31 marzo 2003	dal 1º maggio 2003 al 30 aprile 2004
Ryanair (secondo accordo)	28 aprile 2004	dal 1º maggio 2003 al 30 aprile 2008
Germanwings (primo accordo)	14 ottobre 2003 [2]	dal 26 ottobre 2003 al 31 ottobre 2006
Germanwings (secondo accordo)	23 dicembre 2004	dal 1º maggio 2004 al 30 aprile 2008
Volare	22 ottobre 2003 [3]	dal 26 ottobre 2003 al 31 marzo 2007 [4]
V-Bird	3 novembre 2003 [5]	dal 3 novembre 2003 al 3 novembre 2007 [6]
Icelandair	6 giugno 2004	dal 6 giugno 2004 al 31 marzo 2009
Norwegian Air Shuttle	17 maggio 2004	dal 29 marzo 2004 al 31 marzo 2009
Aer Lingus	13 maggio 2004	dal 30 marzo 2004 al 31 marzo 2009

[1] Taluni accordi hanno avuto effetto retroattivo a decorrere da un termine precedente alla data della sottoscrizione del contratto. È il caso, ad esempio, del secondo accordo con Germanwings, che è stato applicato con effetto retroattivo a decorrere dalla data di entrata in vigore del tariffario 2004. È altresì il caso del secondo accordo con Ryanair, che ha sostituito il primo ed è entrato in vigore con effetto retroattivo a partire dal 1º maggio 2003, data di entrata in vigore del primo accordo con Ryanair.
[2] Un accordo tra FBS e Germanwings era già stato sottoscritto poco prima (il 29 settembre 2003), con effetto previsto a partire dal 26 ottobre 2003. È stato tuttavia sostituito dall'accordo del 14 ottobre 2003 prima che producesse i suoi effetti. Pertanto, l'accordo del 29 settembre 2003 non è mai stato applicato.
[3] In data 22 ottobre 2003 FBS e Volare hanno sottoscritto due accordi, un «accordo principale» e un «accordo secondario». Ai fini della presente decisione tali accordi sono considerati come un accordo unico.
[4] Volare ha tuttavia sospeso la propria attività a Schönefeld nel 2004
[5] In data 3 novembre 2003 FBS e V-Bird hanno sottoscritto due accordi, un «accordo principale» e un «accordo secondario». Ai fini della presente decisione tali accordi sono considerati come un accordo unico.
[6] V-Bird ha tuttavia sospeso la propria attività a Schönefeld nel 2004.
Fonte: allegati 16 e 20 alle osservazioni della Germania del 4 ottobre 2007 dopo l'avvio del procedimento formale di indagine

(51) La tabella 7 illustra l'evoluzione del traffico tra le compagnie aeree interessate a Schönefeld tra il 2003 e il 2010.

Tabella 7

Evoluzione del numero di passeggeri di ciascuna LCC esaminata nel periodo tra il 2003 e il 2010

Evoluzione del numero di passeggeri delle compagnie aeree con accordi singoli nel periodo tra il 2003 e il 2010								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Airshuttle	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Evoluzione del numero di passeggeri delle compagnie aeree con accordi singoli nel periodo tra il 2003 e il 2010

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aer Lingus	—	31 992	96 991	119 750	133 014	142 728	133 670	123 269
Icelandair	—	7 000	12 937	15 395	20 027	21 582	9 655	8 609
Volare	19 240	138 828	—	—	—	—	—	—
V-Bird	10 978	95 925	—	—	—	—	—	—
Quota complessiva della compagnia aerea sul traffico di Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Nel complesso, la messa in atto della strategia LCC ha portato a un consistente aumento del traffico a Schönefeld. Come si evince dalla tabella 1, il numero di passeggeri tra il 2003 e il 2004 è quasi raddoppiato (passando da 1,7 milioni a 3,3 milioni). Tale tendenza all'incremento nel numero di passeggeri si riscontra anche successivamente, fino a raggiungere nel 2005 la cifra di 5 milioni e nel 2006 quella di 6 milioni. Tra il 2003 e il 2009 il numero di passeggeri è quadruplicato.

3.4. **Il Terminal B e la locazione di aree al suo interno a easyJet**

(53) All'aeroporto di Schönefeld i Terminal B e A sono fisicamente collegati e insieme formano il Terminal Nord dell'aeroporto. Dal punto di vista della capacità il Terminal B è uno dei più piccoli a Schönefeld. La maggior parte dei passeggeri e delle compagnie aeree è gestita dal Terminal A, mentre presso il Terminal B si svolgono unicamente le funzioni di check-in per passeggeri e bagagli, oltre ai controlli di sicurezza. Tutte le altre fasi del processo di movimentazione dei passeggeri si svolgono presso l'adiacente Terminal A. Fra di esse figurano la sala d'attesa, la preparazione all'imbarco e l'imbarco stesso. Inoltre tutti i passeggeri e i bagagli arrivano al Terminal A.

(54) In preparazione al significativo aumento di traffico prevedibile a Schönefeld a seguito dell'accordo del 2003 con easyJet, a marzo 2004, FBS ha sottoscritto un altro contratto con questa compagnia. Con tale ulteriore accordo («contratto di locazione con easyJet del 2004») FBS ha concesso a easyJet l'utilizzo esclusivo degli sportelli per il check-in e dei locali per l'equipaggio presso il Terminal B a Schönefeld. Il canone di locazione sarebbe stato pagato separatamente rispetto alle tariffe aeroportuali. Inoltre con l'accordo si sono concessi a easyJet i cosiddetti diritti di «branding», vale a dire di esporre il proprio marchio in determinati punti all'interno del terminal.

(55) Nel periodo dal 2004 al 2007 si è concessa in locazione a easyJet un'area di circa […] m^2 da adibire a uffici e sportelli per il check-in, vale a dire il […] % della superficie totale del Terminal B. A febbraio 2008, easyJet ha completato il trasloco in uffici separati, riducendo così lo spazio utilizzato nel Terminal B a […] m^2.

(56) Le aree libere del Terminal B, inclusi sale e corridoi, oltre al bar, possono essere utilizzate anche da passeggeri di compagnie diverse da easyJet in quanto non esiste alcuna separazione fisica tra Terminal A e Terminal B.

(57) La movimentazione dei passeggeri presso il Terminal B differisce da quella presso altri terminal da punto di vista tecnico per quanto riguarda l'attrezzatura di sicurezza destinata alla movimentazione dei bagagli. Il sistema utilizzato presso il Terminal B comprende un dispositivo integrato a raggi X per questi controlli. Nel Terminal A tale controllo avviene direttamente quando i passeggeri accedono all'area del check-in. Secondo le autorità tedesche, l'efficacia del macchinario installato presso il Terminal B è pari a quella del sistema per la gestione dei bagagli presso il Terminal A.

3.5. **Misure oggetto di un procedimento formale di indagine**

(58) Le misure oggetto di un procedimento formale di indagine sono le seguenti:

— l'accordo di controllo e trasferimento degli utili («Misura 1»), il cui potenziale beneficiario è stato identificato nella decisione iniziale in FBS,

— gli accordi tariffari previsti nel contratto con easyJet del 2003 («Misura 2»), il cui potenziale beneficiario è stato identificato in easyJet,

— le condizioni, compresi sconti sulle tariffe aeroportuali e vari incentivi finanziari, offerte a varie altre LCC nel quadro degli accordi di cui alla tabella 6 (di seguito indicate collettivamente come «Misura 3»), i cui potenziali beneficiari sono stati individuati in Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus e Icelandair,

— il contratto di locazione con easyJet del 2004 («Misura 4»), il cui potenziale beneficiario è stato individuato in easyJet.

4. MOTIVAZIONI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO FORMALE DI INDAGINE

4.1. **Misura 1: accordo di controllo e di trasferimento degli utili**

(59) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha rilevato che Schönefeld da qualche tempo aveva prodotto perdite e risultava tuttora in perdita. Inoltre si è sottolineato come la compensazione di tali perdite attraverso i profitti generati da BFG fosse stata fondamentale per tenere a galla FBS. La Commissione è giunta alla conclusione provvisoria che tale sovvenzione incrociata, basata sull'accordo di controllo e trasferimento degli utili, abbia concesso un vantaggio a FBS che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. La Commissione ha ritenuto tale vantaggio economico di tipo selettivo in quanto ne beneficiava una sola impresa. Si è inoltre configurato un caso di distorsione della concorrenza che ha influito sugli scambi tra Stati membri.

(60) La Commissione ha altresì ritenuto che il suddetto vantaggio economico sia stato finanziato con risorse pubbliche e sia quindi imputabile allo Stato. Per quanto riguarda le risorse pubbliche, la Commissione ha sottolineato che FBS è un'azienda pubblica, i cui azionisti sono il governo federale e due Land tedeschi. Inoltre otto dei dodici membri del Collegio Sindacale sono rappresentanti di enti pubblici tedeschi. La Commissione ha pertanto sostenuto che le risorse di FBS siano da considerare risorse pubbliche. Per quanto riguarda l'attribuzione della Misura 1 allo Stato, la Commissione ha sottolineato in particolare la natura delle attività di FBS, facendo notare come gli aeroporti svolgano un ruolo chiave in diverse aree fondamentali per le politiche governative e che gli enti pubblici sono raramente assenti dal processo decisionale quando il gestore di un aeroporto si trova ad assumere decisioni riguardanti lo sviluppo a lungo termine dell'infrastruttura in questione.

(61) La Commissione è quindi giunta alla conclusione che la misura in oggetto possa configurarsi come aiuto di Stato. Nella relazione si sono sollevati alcuni dubbi riguardo alla compatibilità del possibile aiuto con il mercato interno, nello specifico sulla base dell'esenzione prevista dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE. In tale contesto la Commissione ha evidenziato che la misura in questione si sarebbe configurata come sostegno operativo ove fosse stata classificata come aiuto di Stato in una maniera che non pareva necessaria e proporzionata rispetto a un obiettivo di politica pubblica e che non appariva associata ad alcun processo di ristrutturazione. La Commissione ha inoltre espresso alcuni dubbi sulla compatibilità della misura con l'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE, aggiungendo che le autorità tedesche non avevano espresso alcuna intenzione di assegnare a FBS la gestione di servizi di interesse economico generale. A tale proposito la Commissione ha rimandato ai punti 34 e 35 degli orientamenti comunitari in materia di finanziamento agli aeroporti e concessione di aiuti per l'avvio di compagnie aeree in partenza in aeroporti regionali (di seguito «Orientamenti in materia di aviazione») ([20]), secondo cui la gestione di un aeroporto può essere considerata un servizio di interesse economico generale solo in circostanze eccezionali.

4.2. **Misura 2: accordo con easyJet del 2003**

(62) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha fatto notare come le tariffe aeroportuali pagate da easyJet fossero molto inferiori rispetto al tariffario vigente all'epoca. Inoltre la Commissione ha sottolineato che, mentre gli incentivi concessi ad altri LCC allo scalo di Schönefeld si sono basati sul tariffario applicabile in un dato momento, nel contratto con easyJet del 2003 non si è fatto alcun riferimento a un tariffario «dinamico» di quel tipo. La Commissione ha quindi assunto preliminarmente la posizione secondo cui il contratto con easyJet del 2003 possa costituire un vantaggio particolare per la stessa easyJet e quindi configurarsi come distorsione della concorrenza e influenzare gli scambi tra Stati membri.

(63) La Commissione è inoltre giunta alla conclusione preliminare secondo cui la misura in oggetto sia stata finanziata con risorse pubbliche e sia quindi imputabile allo Stato, tra l'altro sulla base degli argomenti esposti in precedenza riguardo alla Misura 1 che si applicano anche alla Misura 2. In aggiunta, la Commissione ha fatto presente come la stipula di contratti del tipo di quello concluso con easyJet e altre LCC abbia con molta probabilità richiesto l'approvazione del Collegio Sindacale, all'interno del quale la maggioranza dei membri erano rappresentanti di enti pubblici tedeschi. La Commissione ha altresì rilevato che le tariffe agevolate pubblicate da FBS hanno richiesto l'approvazione da parte del ministero del Brandeburgo per Sviluppo Urbano, Edilizia e Trasporti. Tutto ciò è stato visto come ulteriore indicazione di come la Misura 2 (e la Misura 3) siano egualmente attribuibili allo Stato. La Commissione ha infine fatto presente che il presidente della regione Brandeburgo era membro del Collegio Sindacale di FBS, nella cui area di competenza rientrava anche il ministero per Sviluppo Urbano, Edilizia e Trasporti.

([20]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(64) Inoltre la Commissione ha espresso dubbi riguardo alla compatibilità della misura col mercato interno, nel caso in cui si configuri come aiuto di Stato, in particolare considerando le regole previste dagli Orientamenti in materia di aviazione.

4.3. **Misura 3: accordi con varie altre LCC**

(65) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha spiegato che solo certe compagnie aeree hanno beneficiato delle agevolazioni tariffarie previste a Schönefeld per incentivare la crescita del traffico, sottolineando quindi la mancanza di trasparenza per quanto riguarda il sistema in questione. La Commissione ha evidenziato come alcuni degli accordi oggetto di indagine siano stati stipulati durante un periodo in cui il tariffario vigente non prevedeva alcuna possibilità di incentivi finanziari. Ha altresì evidenziato che il tariffario 2004 è stato apparentemente elaborato specificamente in modo tale da fornire una base giuridica retroattiva per i suddetti accordi. Secondo la Commissione lo schema di incentivi previsto dal tariffario 2004 non sarebbe potuto entrare in vigore fino a quando le autorità competenti non lo avessero approvato, fatta salva la notifica degli accordi di agevolazione alla Commissione europea, di cui però non si trova alcuna traccia ([21]). Alla luce di questi elementi la Commissione è giunta alla provvisoriamente alla conclusione secondo cui gli accordi in oggetto possano conferire un vantaggio speciale alle compagnie aeree in questione. La Commissione ha altresì ritenuto che tale vantaggio economico sembri apparentemente configurarsi come distorsione alla concorrenza e influire sugli scambi commerciali tra Stati membri.

(66) Per quanto riguarda l'utilizzo di risorse pubbliche previsto dalla Misura 3 e l'attribuzione di tale misura allo Stato, la Commissione ha espresso lo stesso parere di quello riguardo al contratto con easyJet del 2003.

(67) In conclusione, la Commissione ha espresso alcuni dubbi riguardo alla compatibilità degli accordi in questione col mercato interno, nella misura in cui si possono configurarsi come aiuti di Stato, in particolare considerando le disposizioni previste dagli Orientamenti in materia di aviazione.

4.4. **Misura 4: accordo con easyJet del 2004**

(68) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha fatto riferimento alla sentenza del Tribunale Regionale (*Landgericht*) di Potsdam ([22]) in relazione all'accordo tra FBS ed easyJet sull'utilizzo del Terminal B presso l'aeroporto di Schönefeld. Il Tribunale Regionale ha stabilito come a easyJet sia stato concesso l'utilizzo esclusivo dell'aeroporto stesso (Terminal B) e che tutte le altre compagnie aeree che lo avevano in precedenza utilizzato ne siano state estromesse. Il terminal in oggetto offre svariati vantaggi che lo distinguono dagli altri terminal dell'aeroporto di Berlino-Schönefeld. Per esempio gli altri terminal non sono stati dotati di un impianto di smistamento bagagli a più livelli che ne permette uno smistamento molto più rapido rispetto ai sistemi di trasporto a un solo livello.

(69) La Commissione ha altresì aggiunto che il Tribunale Regionale aveva fatto presente come non vi fosse alcun motivo di concedere a easyJet l'utilizzo esclusivo del Terminal B, soprattutto considerando che altre compagnie aeree operanti a Berlino-Schönefeld movimentavano lo stesso numero di passeggeri e servivano lo stesso numero di rotte di easyJet. A prescindere da ciò, la Commissione ha ritenuto che il canone mensile di […] EUR al mese richiesto da FBS a easyJet fosse ben al di sotto delle normali tariffe di mercato.

(70) La Commissione è quindi giunta alla conclusione preliminare che il contratto di locazione con easyJet del 2004 potesse costituire un vantaggio indebito per la compagnia stessa. La Commissione ha altresì ritenuto che tale vantaggio economico sembri apparentemente configurarsi come distorsione alla concorrenza e influire sugli scambi commerciali tra Stati membri.

(71) Per quanto riguarda l'utilizzo di risorse pubbliche previsto dalla Misura 4 e l'attribuzione di tale misura allo Stato, la Commissione ha espresso lo stesso parere di quello riguardo al contratto con easyJet del 2003.

(72) In conclusione la Commissione ha sollevato alcuni dubbi riguardo alla compatibilità della misura col mercato interno, nella misura in cui possa essere classificata come aiuto di Stato, in particolare considerando le disposizioni degli Orientamenti in materia di aviazione.

5. **OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI**

5.1. **Air France**

(73) Secondo Air France le agevolazioni tariffarie concesse a FBS per lo scalo di Schönefeld non hanno rappresentato una misura generale, in quanto nel caso specifico non vi è stata la necessaria divulgazione delle misure al pubblico. Inoltre la durata del contratto easyJet del 2003 (20 anni) è parsa in contrasto con la prassi decisionale della Commissione. Un sostegno finanziario a lungo termine non è stato quindi oggettivamente giustificato e non è stato possibile dimostrare alcun effetto incentivante.

([21]) A supporto di tale conclusione preliminare, la Commissione ha rinviato a una sentenza del Tribunale Regionale di Potsdam del 20 ottobre 2004 (Causa 2 O 70/04, pag. 5).

([22]) Sentenza del Tribunale di Potsdam del 20 ottobre 2004 (Causa 2 O 70/04).

(74) Per quanto attiene all'utilizzo del Terminal B da parte di easyJet, Air France ha ritenuto che si trattasse dell'unico terminal riservato all'utilizzo da parte di una sola compagnia aerea. Il contratto di locazione con easyJet del 2004 non è stato oggetto di alcuna procedura di gara ed easyJet è stata l'unica compagnia aerea in grado di offrire un servizio funzionale e affidabile per la distribuzione dei bagagli.

5.2. **Lufthansa**

(75) La compagnia Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») ha evidenziato nelle proprie osservazioni come lo sviluppo commerciale dei tre aeroporti berlinesi (Tegel, Schönefeld e Tempelhof) sia stato estremamente positivo, con un margine operativo registrato negli ultimi tre anni di circa il […]%. Secondo Lufthansa, l'aeroporto di Schönefeld è stato sovvenzionato dalle compagnie aeree operanti a Tegel.

5.3. **Germania**

(76) La compagnia Germania Fluggesellschaft mbH («Germania») ha sostenuto che i vantaggi offerti a Schönefeld grazie all'accordo di controllo e trasferimento degli utili tra FBS e BFG sono stati finanziati dai passeggeri in transito all'aeroporto di Tegel. Germania ritiene che si sia assistito a un sistema di sovvenzioni incrociate dovuto alle modalità di calcolo delle tariffe aeroportuali e ai legami tra i gestori degli aeroporti Schönefeld e Tegel, che hanno potuto in effetti configurarsi, secondo Germania, come collusione. Germania ha quindi concluso che, per quanto riguarda la compensazione delle perdite, FBS non abbia agito come investitore privato operante in economia di mercato per quanto riguarda la compensazione delle perdite. Germania ha ritenuto improbabile che le operazioni abbiano potuto coprire i costi sostenuti da FBS a Schönefeld.

(77) Secondo Germania, le compagnie aeree operanti a Schönefeld hanno ricevuto aiuti in relazione alle tariffe aeroportuali sulla base di accordi individuali. Ha altresì aggiunto che il tariffario 2004 non è stato né approvato, né pubblicato.

(78) Germania ritiene che il canone richiesto a easyJet per l'utilizzo del Terminal B non sia stato in linea con le normali tariffe di mercato, configurandosi quindi come trattamento di favore e aiuto di Stato. L'utilizzo esclusivo dell'intero terminal ha infatti permesso a easyJet di garantire un servizio più efficiente, mentre ad altre compagnie tale possibilità non è stata offerta.

5.4. **DBA**

(79) Secondo DBA Luftfahrtgesellschaft («DBA»), compagnia aerea a basso costo controllata da Air Berlin fino alla cessazione delle operazioni nel 2008, la concorrenza riguardo ai prezzi sul mercato del trasporto aereo a Berlino era particolarmente agguerrita. La situazione concorrenziale si è ulteriormente inasprita a seguito dell'applicazione della strategia LCC presso lo scalo di Schönefeld, in particolare con l'arrivo di Germanwings ed easyJet. Tutto questo ha creato pressioni a carico delle compagnie aeree operanti su Tegel, specialmente degli altri operatori a basso costo come Air Berlin/DBA.

(80) Secondo DBA, il canone versato da easyJet per il Terminal B non è da ritenere una normale tariffa di mercato. Inoltre, l'utilizzo esclusivo dell'impianto di smistamento bagagli nel Terminal B ha rappresentato un trattamento di favore preferenziale rilevante dal punto di vista delle norme in materia di aiuti di Stato.

5.5. **Associazione delle compagnie aeree europee**

(81) L'Associazione delle compagnie aeree europee («AEA», *Association of European Airlines*), che rappresenta gli interessi dei vettori europei, ha ritenuto che la sovvenzione incrociata tra Tegel e Schönefeld, oltre che tra i membri AEA operanti prevalentemente su Tegel e le compagnie aeree sovvenzionate con sede a Schönefeld che facevano loro concorrenza, abbia costituito una discriminazione. Secondo AEA, senza tale sovvenzione incrociata lesiva della concorrenza le compagnie aeree operanti su Schönefeld non sarebbero state in grado di sopravvivere e le tariffe aeroportuali a Tegel avrebbero potuto essere molto più basse. Data la vicinanza geografica tra Tegel e Schönefeld, non pareva esservi alcuna necessità di sostegno pubblico.

(82) AEA ha altresì ritenuto che le misure indicate nella decisione di avvio del procedimento non siano oggettivamente giustificabili; le riduzioni e gli incentivi sono apparentemente arbitrari e discriminatori, dunque incompatibili con gli Orientamenti in materia di aviazione.

5.6. **Germanwings**

(83) Secondo la società Germanwings, FBS si è sempre comportata come un investitore privato. Nonostante la graduale soppressione delle riduzioni concesse, Germanwings ha infatti ampliato la propria rete di rotte in partenza da Schönefeld. La società ha fatto affidamento sul fatto che gli accordi finanziari con FBS fossero conformi alle disposizioni di legge, soprattutto considerando che i tre aeroporti berlinesi erano parte di un sistema aeroportuale unico.

(84) Germanwings ha sottolineato di non considerare gli aeroporti di Amburgo, Dresda, Lipsia o Lubecca ([23]) alternative sufficientemente concorrenziali rispetto a Schönefeld, poiché la compagnia operava prevalentemente su rotte nazionali tedesche. Vista la breve durata di tali voli, gli aeroporti citati erano troppo distanti da Berlino per essere considerati alternative valide rispetto a Schönefeld.

(85) Germanwings ha altresì sostenuto che la locazione del Terminal B a easyJet fosse contraria alle norme in materia di antitrust e aiuti di Stato, in quanto easyJet non è stata in alcun modo coinvolta nel finanziamento del Terminal B e la locazione aveva avuto luogo senza la relativa procedura di gara. Inoltre, è stato applicato un canone troppo basso dato che il Terminal B, a differenza dei Terminal A e C, disponeva di un moderno impianto di smistamento bagagli.

5.7. **Aeroporto di Lubecca**

(86) L'aeroporto di Lubecca ha dichiarato di non avere riscontrato alcun impatto negativo sul mercato a seguito della strategia commerciale di FBS.

5.8. **Ryanair**

(87) Secondo Ryanair, non vi è stata concorrenza tra gli aeroporti di Dresda, Amburgo e Lubecca da un lato e quello di Schönefeld dall'altro sulle tratte brevi e a medio raggio. La distanza tra Schönefeld e Dresda, Amburgo o Lubecca è in effetti troppo grande perché vi fosse competizione. Un contratto con Schönefeld, di conseguenza, non ha avuto alcun effetto sugli altri aeroporti considerati.

(88) Ryanair ha ritenuto che le tariffe aeroportuali versate a Schönefeld siano state conformi alle indicazioni del tariffario, in linea con le prassi tipiche del settore. Il contratto con FBS è stato simile a quelli stipulati con una serie di aeroporti privati e sarebbe stato concluso nello stesso modo da un investitore privato prudente operante in economia di mercato. Ryanair ha dunque presentato uno studio realizzato dalla società di consulenza […] che ha analizzato i rapporti contrattuali tra Ryanair e FBS. Partendo da un'analisi comparativa tra l'aeroporto di Schönefeld e quelli di Liverpool e Luton, la società di consulenza ha concluso che il comportamento di FBS nei confronti di Ryanair sia stato in linea con quanto ci si poteva aspettare da un investitore privato prudente operante in economia di mercato.

(89) Secondo Ryanair, Berlino, come Londra e Milano, è un centro economico e amministrativo di rilievo, quindi una destinazione importante per i voli europei. Le compagnie operanti su Berlino hanno potuto pertanto contare su un numero sufficiente di passeggeri in transito presso quegli scali.

5.9. **easyJet**

(90) Per quanto riguarda il contratto con easyJet del 2003, la compagnia aerea in questione ha sostenuto come anche un operatore in un sistema economico di mercato che agisse per conto di FBS, avrebbe utilizzato la stessa strategia. In effetti la misura in oggetto ha indotto FBS ad aumentare considerevolmente il numero di passeggeri e migliorare i risultati annuali.

(91) easyJet ha inoltre affermato che l'esistenza di un accordo tariffario individuale tra FBS e easyJet non ha necessariamente implicato la concessione di agevolazioni discriminatorie. Secondo easyJet, ad altre compagnie aeree operanti con simili obiettivi di crescita sarebbero state garantite esattamente le stesse condizioni. In ogni caso le riduzioni sono state giustificate in termini di economie di scala, in quanto gran parte dei passeggeri in transito a Schönefeld sono stati passeggeri easyJet, quindi la compagnia ha fornito un contributo sproporzionato al miglioramento dei risultati di FBS.

(92) Per quanto riguarda l'utilizzo del Terminal B, easyJet ha fatto notare come non si tratti di un terminal aeroportuale delimitato. In effetti, la superficie concessa in locazione a easyJet ha previsto un'area separata per il check-in e i relativi locali adibiti a ufficio nel Terminal Nord dell'aeroporto. Gran parte di tale superficie era accessibile al pubblico ed è stata utilizzata anche da passeggeri di altre compagnie aeree. Al momento della stipula del contratto con easyJet il Terminal B disponeva di capacità sufficiente, che non sono state dunque svantaggiate. Inoltre, easyJet ha ricordato come, avendo iniziato a operare a Schönefeld nel 2004, sia stata la compagnia ad aver generato il maggior traffico di passeggeri. Pertanto, il suo utilizzo esclusivo di specifiche aree del Terminal B ha avuto delle giustificazioni obiettive.

(93) Inoltre, sempre secondo easyJet, il sistema di smistamento bagagli del Terminal B era in linea con gli standard tecnici comuni e non ha conferito alcun vantaggio nei confronti di altre compagnie aeree.

(94) Quanto al valore di mercato del Terminal B, easyJet ha sostenuto che il canone versato è stato superiore al valore di mercato del terminal stesso, in quanto questo risultava insufficiente a soddisfare i requisiti della compagnia in termini di capacità. Un confronto tra canoni di locazione sarebbe possibile solo con aree simili all'interno dell'aeroporto di Schönefeld, ovvero — per quanto riguarda gli uffici — con gli spazi adibiti a tale uso nelle immediate vicinanze dell'aeroporto.

([23]) Nella decisione di avvio del procedimento questi aeroporti sono stati indicati come esempi di aeroporti per i quali le misure di aiuto prese in esame avrebbero potuto avere conseguenze negative (cfr. il considerando 151 della decisione di avvio del procedimento).

5.10. **FBS**

(95) FBS ha fatto riferimento alla situazione specifica di Berlino, nello specifico al sistema aeroportuale (che in origine comprendeva tre aeroporti) e ai piani per la costruzione dell'aeroporto centralizzato Berlino-Brandeburgo (BER). Nel 2003 la capacità di traffico a Schönefeld risultava utilizzata solo per circa la metà, quindi in misura insufficiente a coprire i costi di gestione. Secondo FBS la chiusura di Schönefeld avrebbe portato, tra l'altro, alla perdita per lo scalo aeroportuale dell'autorizzazione a operare, che invece appariva essenziale per la gestione di BER.

(96) FBS ha sottolineato come i presunti aeroporti in concorrenza menzionati dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento non fossero in realtà in concorrenza con gli aeroporti di Berlino, essendo la distanza geografica tra i singoli scali troppo grande.

(97) Quanto all'accordo di controllo e trasferimento degli utili, FBS ha sottolineato come tale tipo di accordi in ambito commerciale sia all'ordine del giorno tra società all'interno di un gruppo. FBS ha ritenuto che il trasferimento di utili tra i tre aeroporti berlinesi abbia rappresentato una questione meramente interna all'impresa. Sempre secondo FBS, il sistema aeroportuale costituiva un'impresa unica, che perseguiva interessi comuni ed era reciprocamente vincolata dalle norme di diritto commerciale. Il sistema aeroportuale, inoltre, rappresentava un unico mercato in termini geografici e di prodotto. Si è pertanto trattato di una comune prassi di mercato, che in questo caso ha rappresentato un approccio logico anche dal punto di vista commerciale.

(98) FBS ha contestato alcune delle conclusioni provvisorie nella decisione di avvio del procedimento riguardo all'impiego di risorse pubbliche. Secondo la società in questione, il fatto che il tariffario sia soggetto all'approvazione delle autorità pubbliche non costituisce motivo sufficiente a giustificare che le risorse di FBS siano oggetto del controllo statale. Secondo FBS, il meccanismo di tariffe aeroportuali è stato applicato allo stesso modo nei confronti di azionisti pubblici e privati e ha tenuto conto degli interessi pubblici nella gestione del trasporto aereo, in linea con gli standard legali. Inoltre, secondo FBS, il presidente del *Land* del Brandeburgo, altresì membro del collegio sindacale di FBS, non aveva alcun titolo per dare istruzioni al ministero responsabile dell'approvazione delle tariffe. Nella definizione delle tariffe aeroportuali, il rapporto giuridico tra aeroporto e compagnie aeree era regolato esclusivamente dal diritto privato e vincolante in base al codice civile, indipendentemente dall'approvazione dal parte dell'autorità competente.

(99) FBS ha inoltre spiegato come il tariffario abbia lo stesso effetto delle condizioni generali di contratto e costituisca parte integrante dell'accordo tra uno scalo aeroportuale e una compagnia aerea, indipendentemente da qualsiasi approvazione ufficiale. Il tariffario, coi relativi meccanismi, è stato proposto dal 1º maggio 2004 indistintamente a tutte le compagnie aeree. Lo scopo di accordi contrattuali individuali è stato unicamente quello di stabilire condizioni a livello bilaterale e definire nel dettaglio gli obiettivi. Gli accordi in questione non conferiscono pertanto alcun vantaggio specifico.

(100) FBS ha fatto presente come, nel 2003, a causa dei diversi utilizzi della capacità nei due principali aeroporti di Berlino, con Tegel che operava praticamente al massimo della capacità senza possibilità di espandersi in misura significativa al contrario di Schönefeld, che disponeva di una notevole capacità residua ed era inoltre la futura sede prevista per BER, la compagna si sia vista costretta a prendere alcune misure a seguito del tentativo fallito di privatizzare la società in modo da poter gestire il trasporto aereo nel comprensorio di Berlino su base sostenibile ed economicamente efficiente.

(101) FBS ha inoltre sostenuto come sia stato necessario, nell'interesse del gruppo FBS, garantire il funzionamento di Schönefeld per il futuro dell'aeroporto di BER. Secondo FBS la chiusura, seppure temporanea, di Schönefeld avrebbe di fatto reso impossibile raggiungere l'obiettivo strategico a lungo termine di gestire un aeroporto unico a Berlino sul sito di Schönefeld.

(102) Secondo FBS è stato pertanto necessario traghettare, nel modo più economicamente efficiente possibile, le operazioni presso l'aeroporto di Schönefeld dal 2003 fino all'apertura di BER. FBS ha aggiunto che, per sfruttare la meglio la capacità disponibile di Schönefeld, è stata decisa l'attuazione della strategia LCC suggerita da una nota società di consulenza. Tale strategia è stata ritenuta l'opzione più favorevole dal punto di vista economico per FBS, in quanto il tariffario proposto col relativo meccanismo di incentivi mirati e scaglionati in modo digressivo avrebbe portato con buona probabilità a un aumento del traffico aereo presso lo scalo di Schönefeld.

(103) Secondo FBS la strategia LCC, è risultata estremamente efficace. Il numero di passeggeri a Schönefeld è infatti cresciuto in maniera esponenziale, senza alcun calo del volume di passeggeri negli altri aeroporti berlinesi. FBS ha sottolineato come l'aumento del traffico abbia portato a un aumento delle entrate, permettendo così di superare rapidamente le difficoltà economiche. Già nel 2006 gli utili operativi (EBIT) di FBS hanno per la prima volta registrato un saldo positivo. FBS ritiene pertanto che sia possibile prevedere una prosecuzione di questa tendenza positiva, un elemento particolarmente significativo per la capacità di finanziamento del nuovo aeroporto.

(104) FBS ha sostenuto che il cambiamento strategico avviato nel 2003 è parso indispensabile per motivi economici e che la posizione assunta dalla società al momento è stata quella di un investitore prudente operante in un'economia di mercato. Il piano aziendale alla base della strategia LCC ha consentito a FBS di stimare che le operazioni presso l'aeroporto continueranno a non essere redditizie. FBS ha fatto riferimento allo studio commissionato alla società di consulenza […] («perizia numero uno»). Nella suddetta perizia, completata nel 2007, si è confermato come — dal punto di vista di un investitore operante in un'economia di mercato — sia logico applicare la strategia LCC e introdurre di conseguenza un tariffario adeguato.

(105) FBS ha sostenuto che i singoli contratti stipulati con specifici LCC prima della data di entrata in vigore del tariffario 2004 si siano resi necessari per l'applicazione della strategia LCC, al fine di offrire alle compagnie aeree un incentivo per insediarsi a Schönefeld. A tale proposito, FBS ha rimandato a un secondo studio, commissionato alla società di revisione […], anch'esso ultimato nel 2007. Nel contesto della suddetta perizia, […] ha analizzato la redditività dei vari accordi conformemente alla misura 3, giungendo alla conclusione che nel concluderli FBS abbia adottato il criterio di un investitore prudente operante in un'economia di mercato. Ciascun singolo contratto con le varie compagnie aeree è stato stipulato sulla base di considerazioni meramente economiche al fine di migliorare la posizione economica di FBS nel breve periodo.

(106) Per quanto riguarda il contratto con easyJet del 2003, FBS ha ritenuto che si sia trattato di una componente essenziale dell'attuazione della strategia LCC e in quanto tale non possa configurarsi come aiuto di Stato. La strategia LCC è di fatto servita a creare un incentivo per easyJet, una delle principali LCC in Europa, per stabilirsi a Schönefeld.

(107) Grazie alla sottoscrizione del contratto con easyJet (ritenuto «utente ancora»), FBS è riuscita a convincere altre compagnie aeree a stabilirsi a Schönefeld. Il rapporto contrattuale con easyJet (compreso l'obbligo da parte della compagnia aerea di stazionare un numero minimo di aerei a Schönefeld) ha assicurato a entrambe le parti un elevato livello di certezza nella pianificazione, contribuendo in modo significativo ad aumentare la redditività dell'aeroporto di Schönefeld.

(108) In base alla tesi sostenuta da FBS, il contratto con easyJet del 2003 non differisce in modo sostanziale dal tariffario di 2004 e non implica il conferimento di alcun vantaggi indebito. Inoltre FBS ha sottolineato come nell'emendamento del 2007 all'accordo con easyJet del 2007 si faccia esplicito riferimento al tariffario del 2006, vigente in quel periodo.

(109) FBS ha altresì evidenziato che gli accordi coi singoli LCC erano stati firmati prima dell'adozione degli Orientamenti in materia di aviazione nel 2005. Nel caso di alcuni accordi, la relativa conclusione è avvenuta addirittura prima dell'adozione da parte della Commissione della decisione *Charleroi* ([24]).

(110) A parte ciò, secondo FBS la locazione delle aree all'interno del Terminal B a easyJet non ha conferito alla compagnia alcun vantaggio specifico. L'assegnazione di un intero terminal a easyJet è infatti avvenuta per motivi eminentemente economici e pratici, in considerazione dell'elevato traffico di passeggeri all'aeroporto di Schönefeld. easyJet ha pagato un normale prezzo di mercato, concordato sulla base dei canoni applicati presso lo scalo di Schönefeld. L'assegnazione di aree all'interno del terminal ha rappresentato una prassi diffusa negli aeroporti tedeschi, come anche in quelli di altri paesi. Inoltre non vi erano diritti pubblicitari che avrebbero conferito a easyJet un vantaggio rispetto ad altre compagnie aeree, considerato che a easyJet — proprio come a tutte le altre compagnie aeree — sono stati concessi diritti di branding unicamente in riferimento all'area adibita alle procedure di check-in.

6. **OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA**

6.1. **Influenza dello Stato**

(111) La Germania ha sostenuto che le risorse di FBS non sono state controllate dallo Stato, né il loro utilizzo è imputabile a quest'ultimo. Secondo la Germania gli incentivi e le riduzioni in questione non sono stati finanziati con risorse pubbliche, bensì rappresentano il risultato di attività commerciali svolte da un'impresa operante in un sistema di diritto privato.

(112) In questo contesto la Germania ha spiegato come FBS e le sue consociate, sebbene parzialmente di proprietà statale, non facciano parte dell'amministrazione pubblica, in quanto sono state espressamente assoggettate ai principi della concorrenza e del libero mercato. La Germania ha inoltre aggiunto, a tale riguardo, che l'aspettativa da parte degli azionisti pubblici è stata che FBS producesse degli utili.

([24]) Decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e dall'aeroporto di Bruxelles sud Charleroi alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1).

6.2. **L'accordo di controllo e trasferimento degli utili (misura 1)**

(113) Secondo la Germania, l'accordo di controllo e trasferimento degli utili non ha previsto alcuna sovvenzione incrociata configurabile come aiuto di Stato.

(114) A tale proposito, la Germania ha sottolineato che — in termini di diritto pubblico oltre che in base alla legislazione dell'Unione europea ([25]) — gli aeroporti di Berlino sono collegati in modo da creare un «sistema aeroportuale» unico. Lo scopo del suddetto sistema è stato considerare i vari aeroporti come fossero uno scalo unico con più piste di decollo e atterraggio. Pertanto FBS e BFG devono essere considerate come una sola impresa. La Germania ha sottolineato che la Commissione stessa, tra i criteri per considerare le singole imprese all'interno di un gruppo come entità non autonome, ha menzionato un accordo di controllo e trasferimento degli utili, un singolo sistema informatico, funzioni chiave centralizzate e piani d'impresa unificatì ([26]).

(115) Secondo le autorità tedesche il trasferimento di profitti non ha costituito alcun trasferimento di costi da Schönefeld a Tegel e Tempelhof. Ciò non ha avuto alcun effetto sulle tariffe aeroportuali all'aeroporto di Tegel. La tariffe applicate ai tre scali si sono basate sui costi sostenuti presso ciascuno degli aeroporti.

(116) La Germania ha infine sostenuto che FBS, come qualsiasi altra impresa privata, ha perseguito un piano strategico allo scopo di produrre utili a lungo termine. La caratteristica precipua del piano in oggetto è stata la creazione di un aeroporto unico per la città di Berlino presso lo scalo di Schönefeld.

6.3. **Validità legale del tariffario 2004**

(117) Secondo la Germania, la conclusione provvisoria raggiunta dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento, secondo cui i tariffari non incondizionatamente approvati dalle autorità regionali non hanno validità giuridica ([27]), non rispecchia correttamente la situazione giuridica prevalente in Germania. L'approvazione da parte delle autorità competenti del *Land* ai sensi della sezione 43a dell'ordinamento in materia di licenze per il traffico aereo ([28]) non costituisce una premessa ai fini della validità giuridica del tariffario. Secondo la giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia federale (*Bundesgerichtshof*, BGH) e dei Tribunali di prima istanza tedeschi, le tariffe aeroportuali pubblicate costituiscono «condizioni generali di contratto» ai sensi del diritto civile tedesco ([29]). Ne consegue che i tariffari sono da considerare condizioni di contratto offerte in automatico alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto, indipendentemente dall'approvazione da parte delle autorità competenti del relativo tariffario ([30]).

(118) È opinione della Germania che il Tribunale Regionale di Potsdam, nella sentenza emessa il 20 ottobre 2004 cui la Commissione ha fatto riferimento nel considerando 22 della decisione di avvio del procedimento ([31]), abbia erroneamente interpretato la situazione. Inoltre, è stato fatto ricorso contro tale sentenza. In tale contesto, l'Alta Corte Regionale (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) del Brandeburgo ha emanato un'istruzione giudiziaria (*richterlicher Hinweis*) che ha invalidato la sentenza del Tribunale Regionale di Potsdam (*Landgericht Potsdam*). La Germania ha sottolineato che la denuncia alla base dei procedimenti è stata successivamente ritirata nel contesto di una procedura di composizione tra le parti in causa. La sentenza del Tribunale Regionale di Potsdam (*Landgericht Potsdam*) non è quindi mai diventata definitiva e la sua validità è stata revocata attraverso il ritiro della denuncia, sebbene non sia stata espressamente annullata. La Germania ha fatto presente come il Tribunale Regionale di Potsdam (*Landgericht Potsdam*) non abbia, nel frattempo, rivisto la sua interpretazione della legge e, in un caso successivo praticamente identico, abbia in effetti respinto una denuncia riguardo alle tariffe aeroportuali applicate a Schönefeld.

6.4. **Singoli accordi tra FBS e talune compagnie aeree (Misure 2 e 3)**

(119) A detta delle autorità tedesche, il sistema tariffario e i singoli accordi contrattuali con varie compagnie aeree presso l'aeroporto di Schönefeld dovrebbero essere considerate nel contesto dell'attuazione della strategia LCC.

([25]) Cfr. articolo 2, lettera h), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

([26]) Decisione 2002/346/CE, del 17 ottobre 2001, della Commissione relativa all'aiuto di Stato al quale la Germania ha dato esecuzione a favore della Deckel Maho Seebach GmbH, considerando 6 (C 27/2000) (GU L 126 del 13.5.2002, pag. 14); decisione2002/468/CE, del 15 gennaio 2002, della Commissione relativa all'aiuto di Stato al quale la Germania ha dato esecuzione a favore di Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Meclemburgo-Pomerania occidentale, considerando 67 (C 41/2001) (GU L 165 del 24.6.2002, pag. 15).

([27]) Cfr. il considerando 65.

([28]) Articolo 43 della vecchia versione della Luftverkehrszulassungsordnung.

([29]) Cfr. la sentenza della Corte Federale Tedesca (*Bundesgerichtshof*, BGH) del 24 novembre 1977, nella causa III ZR 27/76, Gazzetta ufficiale Tedesca del Diritto dell'Aviazione e dello Spazio (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW) 1979, 140 (143); sentenza del Tribunale Regionale di Berlino del 25 agosto 2000, nella causa 96 O 197/99, Gazzetta ufficiale Tedesca del Diritto dell'Aviazione e dello Spazio (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW) 2001, 475 (479); sentenza della Corte Federale Tedesca (*Bundesgerichtshof*, BGH) del 23 gennaio 1997 nella causa III ZR 27/96, Gazzetta ufficiale Tedesca del Diritto dell'Aviazione e dello Spazio (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW) 1997, 510.

([30]) Cfr. la sentenza della Corte Federale Tedesca (*Bundesgerichtshof*, BGH) del 24 novembre 1977, nella causa ZR III 27/76, Gazzetta ufficiale Tedesca del Diritto dell'Aviazione e dello Spazio (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW) 1979, 140 (148); sentenza della Corte Federale Amministrativa (*Bundesverwaltungsgericht*) dell'8 luglio 1977 nella causa VII C 72/74, Gazzetta ufficiale Tedesca del Diritto dell'Aviazione e dello Spazio (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW) 1977, (49); Giemulla, in: Giemulla/Schmid (a cura di), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Colonia 2007, articolo 43 Luftverkehrszulassungsordnung, punto 16.

([31]) Cfr. la nota 20.

(120) La Germania ha sostenuto che, in tale contesto, gli aeroporti berlinesi costituiscono un «sistema aeroportuale» unico, quindi non erano in concorrenza l'uno con l'altro. L'aeroporto di Schönefeld svolge una funzione complementare di alleggerimento dell'aeroporto di Tegel, operante ai limiti delle proprie capacità. La strategia LCC è stata un modo legittimo di controllare indirettamente il traffico e non ha causato alcuna riduzione del numero di passeggeri presso lo scalo di Tegel. Al contrario, il traffico di passeggeri presso i due aeroporti è aumentato in misura considerevole negli anni precedenti all'avvio del procedimento formale di indagine. Inoltre, tenendo conto della distanza geografica, gli aeroporti berlinesi non sembrano essere in alcun modo in concorrenza con gli scali di Lipsia, Dresda, Amburgo o Lubecca dal punto di vista dei passeggeri delle compagnie a basso costo, particolarmente sensibili alle questioni di prezzo.

(121) Secondo la Germania, per l'applicazione della strategia LCC è stato essenziale avere una compagnia aerea che abbia svolto il ruolo di utente ancora e utilizzato lo scalo di Schönefeld come hub. Si tratta del primo passo verso la costruzione di un elevato volume di traffico presso questo aeroporto, al fine di renderlo maggiormente attraente per altre compagnie. Nel caso in cui a Schönefeld fossero state applicate le stesse condizioni che a Tegel, sarebbe stato impossibile attrarre un utente ancora del tipo sopra descritto, come dimostravano i precedenti tentativi falliti negli anni novanta mirati a convincere le compagnie aeree a trasferirsi da Tegel a Schönefeld. Al fine di deviare il traffico e ottimizzare l'efficienza di Schönefeld dal punto di vista della capacità, si è reso necessario convogliare parte del traffico aereo presso lo scalo in questione. Grazie alla strategia LCC sono stati concessi incentivi adeguati alle compagnie aeree, tra cui un tariffario che garantiva riduzioni sulle quantità e altre agevolazioni finanziarie.

(122) È stato necessario attuare la strategia LCC attraverso accordi individuali con varie compagnie aeree prima dell'entrata in vigore del tariffario 2004 al fine di limitare il più rapidamente possibile le perdite sostenute da Schönefeld e ottenere una posizione di vantaggio all'interno del mercato LCC che all'epoca registrava una rapida crescita. A tale proposito la Germania ha evidenziato come un emendamento formale al tariffario dell'aeroporto avrebbe richiesto un notevole dispendio di energie dal punto di vista amministrativo, oltre a non potere essere applicato in tempi sufficientemente rapidi da permettere l'attuazione della strategia LCC con la necessaria tempestività, vale a dire entro la fine del 2003.

(123) La Germania ha sostenuto che, nell'adottare le misure in oggetto, FBS ha agito come un investitore operante in un'economia di mercato, poiché le sue decisioni commerciali si sono basate sulla strategia LCC e i singoli accordi sono stati conclusi sulla base di un solido piano commerciale elaborato dalla società di consulenza. La Germania ha poi fatto riferimento alle valutazioni condotte da due revisori indipendenti, […] e […], incaricati da FBS di stabilire se la strategia LCC e i singoli accordi abbiano rispettato il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, come poi in effetti confermato.

(124) Secondo la Germania i revisori sono giunti alla conclusione che, sia per quanto riguarda la decisione degli amministratori riguardo a un riorientamento strategico sia per l'introduzione di un meccanismo di incentivi finanziari, sia possibile dimostrare che un investitore operante in un'economia di mercato in una situazione simile avrebbe preso le stesse decisioni. Per quanto riguarda l'accordo con easyJet del 2003 e i singoli accordi citati nella tabella 6 (eccetto l'accordo con V-Bird), i relativi valori attuali netti (*NET Present Values*, «NPV») sono stati calcolati da […] e ritenuti tutti positivi. […] è giunto quindi alla conclusione che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe agito esattamente nello stesso modo di FBS. Tuttavia da parte di […] sono stati sollevati specifici dubbi riguardo alla durata dell'accordo con easyJet del 2003 originariamente stipulato tra le parti. Il dubbio da parte di[…] ha riguardato il fatto che, considerato il termine contrattuale (dieci anni, con l'opzione di proroga per altri dieci anni), un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe probabilmente tenuto conto dell'impatto che l'accordo previsto avrebbe avuto sulle operazioni presso l'aeroporto di BER in futuro, la cui apertura era prevista prima della scadenza dell'accordo con easyJet del 2003 ([32]). Secondo […] il suddetto accordo avrebbe avuto ripercussioni negative dal punto di vista delle tariffe aeroportuali che FBS sarebbe stata in condizione di negoziare per l'utilizzo di BER, mettendo quindi a repentaglio la redditività del futuro scalo. Le autorità tedesche hanno invece sottolineato che queste preoccupazioni riguardo alla durata originale dell'accordo stipulato con easyJet nel 2003 non erano più rilevanti, essendo il contratto in questione modificato attraverso l'accordo di modifica del 2007. Nel nuovo accordo si è introdotta una disposizione secondo cui il contratto giungerebbe a scadenza al momento dell'apertura dell'aeroporto di BER, prevista all'epoca per il 2011.

(125) Inoltre la Germania, nei suoi commenti relativi alle osservazioni dei altri soggetti interessati, ha sostenuto che le osservazioni di alcuni di tali soggetti relativamente al tariffario 2004, oltre che ai singoli accordi con alcuni LCC, sono parzialmente erronee e formulate al di fuori del rispettivo contesto. La Germania ha sottolineato che il tariffario applicato all'aeroporto di Schönefeld ha mirato a incoraggiare l'inserimento di nuove destinazioni e non è

([32]) Tale impatto non è stato preso in considerazione durante il calcolo, con un conseguente NPV positivo per l'accordo con easyJet del 2003 oltre il termine contrattuale inizialmente previsto (dieci anni o venti anni a seconda della decisione da parte di easyJet di prorogare l'accordo di altri dieci anni allo scadere dei primi dieci).

stato discriminatorio, in quanto qualsiasi compagnia aerea che fosse riuscita ad attirare un numero sufficiente di passeggeri presso lo scalo in questione, ovvero ad aprire nuove rotte o nuove frequenze a Schönefeld, avrebbe goduto delle riduzioni.

6.5. **Contratto di locazione con easyJet del 2004 (misura 4)**

(126) Per quanto riguarda l'utilizzo del Terminal B da parte di easyJet, la Germania ha evidenziato come a easyJet sia stata concessa in locazione solo una parte (il 24 %) della superficie utilizzabile totale nel terminal stesso. Secondo la Germania, concedere l'utilizzo di spazio per uffici e sportelli per il check-in a una specifica compagnia aerea era una prassi diffusa presso gli aeroporti internazionali, per cui non costituiva un trattamento preferenziale.

(127) Per quanto riguarda il diritto di esclusiva concesso a easyJet, la Germania ha sottolineato come, considerando il gran numero di passeggeri che la compagnia aerea stessa trasportava, l'utilizzo del Terminal B da parte di altri vettori non sia possibile per motivi meramente pratici, in quanto l'utilizzo del terminal in questione da parte di easyJet era già sufficiente a coprirne la capacità.

(128) La Germania ha inoltre aggiunto che anche ad altre compagnie è stato concesso l'utilizzo esclusivo di specifiche aree del terminal aeroportuale a Schönefeld. Nello specifico, al gruppo Lufthansa (Condor, SunExpress e Germanwings) è stato concesso il diritto esclusivo sul terminal in questione subito dopo la sua costruzione nel periodo 2004-2005.

(129) La Germania ha inoltre contestato alcune delle osservazioni da parte di soggetti interessati riguardo alla misura 4, sottolineando come i dati relativi al canone presentati da alcuni di questi soggetti siano falsi e infondati. La somma richiesta a easyJet, in effetti, è stata concordata con riferimento agli standard generali previsti per Schönefeld. Secondo la Germania, contrariamente a quanto affermato da alcuni dei soggetti interessati, i canoni applicati a Schönefeld non potevano essere paragonati con quelli di Tegel.

(130) Per quanto riguarda i possibili vantaggi per easyJet derivanti dallo speciale impianto di smistamento bagagli disponibile presso il Terminal B, la Germania ha fatto presente che esso è stato prodotto dalla stessa società che aveva realizzato l'impianto in funzione presso il Terminal A, quindi progettato seguendo gli stessi standard tecnici. Tuttavia, a seguito dell'integrazione con la tecnologia a raggi X, l'attrezzatura del Terminal B è risultata più complessa; di conseguenza si sono registrati una capacità tecnica inferiore, tempi più lunghi per la distribuzione dei bagagli e una maggiore suscettibilità ai guasti. In tal senso, gli impianti di smistamento bagagli a disposizione presso il Terminal B hanno effettivamente posto easyJet in posizione di svantaggio rispetto ad altre compagnie operanti presso il Terminal A. Inoltre, a causa della disposizione dell'edificio, il trasporto dei bagagli dal Terminal A verso l'aeromobile in attesa richiede una quantità di tempo considerevolmente inferiore rispetto al Terminal B e ciò costituiva un ulteriore svantaggio per easyJet rispetto alle compagnie operanti sul Terminal A.

(131) Contrariamente a quanto sostenuto da alcuni dei soggetti interessati, la Germania ha sostenuto che l'impianto di smistamento bagagli non è stato rinnovato per easyJet. L'apparecchiatura a raggi X è stata semplicemente incorporata nell'impianto esistente nel 2003 per motivi di sicurezza.

(132) Infine la Germania ha sostenuto che l'assegnazione del traffico passeggeri al Terminal B si sia basata su criteri appropriati e non discriminatori, sebbene in assenza di una procedura di appalto pubblico, che in ogni caso non è un requisito previsto in simili casi né dal diritto tedesco né dalla legislazione UE. Secondo la Germania, quando easyJet nel 2004 ha deciso di avviare le proprie operazioni all'aeroporto di Schönefeld, è risultato chiaro che il vettore in questione avrebbe coperto una percentuale molto consistente del traffico complessivo fin da subito. In effetti, già nel 2004, la quota di traffico aereo generato da easyJet ammontava al 30 % del volume totale presso lo scalo di Schönefeld. È parso dunque appropriato e logico concentrare le sue operazioni all'interno di un terminal unico, e il Terminal B è stato ritenuto la scelta più opportuna in considerazione della capacità residua offerta. Secondo la Germania, l'accesso a Schönefeld non è stato impedito o limitato ad altri vettori, in quanto lo scalo disponeva di capacità sufficiente per ospitare tutte le compagnie potenzialmente interessate.

7. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

(133) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE 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.

(134) I criteri fissati dall'articolo 107, paragrafo 1, sono di tipo cumulativo. Per poter stabilire se una misura costituisca aiuto di Stato ai sensi della suddetta disposizione, è necessario verificare quindi la presenza di ciascuno dei seguenti quattro requisiti. Il sostegno finanziario:

— è concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali,

— favorisce determinate imprese ovvero la produzione di specifici beni,

— falsa o rischia di falsare la concorrenza, e

— influisce sugli scambi tra gli Stati membri.

(135) Per quanto riguarda il caso di specie, la Germania ha sostenuto che FBS ha sempre adottato il comportamento tipico che avrebbe adottato un investitore prudente operante in un'economia di mercato e orientato a obiettivi di redditività in una situazione paragonabile. Pertanto, le misure in questione non hanno conferito all'impresa alcun vantaggio economico del quale non avrebbe potuto beneficiare in normali condizioni di mercato. Se tale argomentazione è vera, le misure adottate da FBS non si configurano come aiuti di Stato.

7.1. **Principio dell'investitore operante in un'economia di mercato — considerazioni generali**

(136) Per poter valutare se uno specifico accordo sottoscritto da una società di diritto pubblico con terzi per la fornitura di beni o servizi attribuisca un vantaggio economico alla controparte in questione, la Commissione deve valutare se un investitore prudente operante in un'economia di mercato avrebbe adottato misure dello stesso tipo in una situazione simile. Il confronto tra la condotta di una società di diritto pubblico come FBS e un ipotetico investitore prudente operante in un'economia di mercato deve essere fatto in riferimento al comportamento che l'investitore in questione avrebbe tenuto al momento di concludere la transazione di cui si tratta, tenendo conto delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili in quel momento, e indipendentemente dagli eventi successivi.

(137) Ne consegue che il criterio della redditività prevedibile per la società di diritto pubblico in questione risulta di importanza capitale. Ciò non implica necessariamente, affinché una transazione non si configuri come aiuto di Stato, che l'investitore debba avere come unico obiettivo la redditività a breve termine. Secondo la sentenza della Corte di giustizia, in effetti, il comportamento di un investitore pubblico può essere in tutto e per tutto equiparato a quello di un privato orientato a prospettive di redditività nel lungo periodo ([33]).

(138) Nella causa in oggetto la Commissione ha inizialmente verificato se la strategia adottata dal 2003 da FBS avrebbe potuto generare risultati positivi a medio e lungo termine e se sarebbe stato sensato chiudere l'aeroporto di Schönefeld in quanto non redditizio. La Commissione ha infine analizzato ciascuna misura oggetto del procedimento formale di indagine sulla base del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, giungendo alla conclusione che le misure esaminate non costituiscono aiuto di Stato.

7.2. **Analisi preliminare: valutazione delle opzioni strategiche di FBS sulla base del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato**

(139) Il contesto economico al cui interno FBS si trovava a gestire lo scalo di Schönefeld tra l'inizio degli anni novanta e il 2003 è descritto nei precedenti paragrafi 2, 3.1 e 3.2.

(140) Come illustrato nei suddetti paragrafi, FBS operava anche su altri aeroporti berlinesi, segnatamente Tempelhof e Tegel. Fin dall'inizio Tempelhof non era stato ritenuto adatto a una possibile espansione a livello di infrastruttura, considerandone le caratteristiche specifiche e la posizione di scalo cittadino. Tegel era un aeroporto moderno, che nel complesso risultava più attraente per le compagnie aeree e i passeggeri rispetto a Schönefeld, in quanto disponeva di infrastrutture più moderne ed era più vicino al centro della città. Negli anni novanta l'aeroporto di Tegel operava già quasi al massimo delle proprie capacità e non era pertanto pensabile ampliarlo ulteriormente in misura significativa, evitando di creare limitazioni alla sua capacità nel lungo periodo. Al contrario, lo scalo di Schönefeld era da tempo sottoutilizzato e poteva essere oggetto di lavori di ampliamento nel caso in cui lo si fosse ritenuto opportuno.

(141) Un secondo elemento importante da tenere in considerazione in questo contesto era la prospettiva di un aeroporto unico a Berlino che sostituisse tutti gli scali berlinesi esistenti e con sede a Schönefeld. Come indicato nel considerando 14, la decisione di portare avanti un progetto di questo tipo era stata ufficializzata mediante un accordo concluso tra il governo federale tedesco e i *Land* Berlino e Brandeburgo (*Länder Berlin und Brandenburg*) a maggio del 1996.

(142) Il terzo elemento importante era il tentativo fallito di spostare il traffico dall'aeroporto di Tegel a quello di Schönefeld negli anni novanta, oltre al fatto che dopo un periodo di stagnazione nella seconda metà degli anni novanta, il traffico a Schönefeld era calato in modo continuativo nel periodo tra il 2000 e il 2003, anno in cui le autorità pubbliche avevano dovuto riconoscere il fallimento del progetto per la privatizzazione degli aeroporti di Berlino.

([33]) C-305/89, *Italia/Commissione* (ALFA Romeo) (Raccolta, 1991, pag. I-1603, punto 20); T-228/99, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione* (Raccolta 2003, pag. II-435, punti 250-270).

(143) In conseguenza di tutto ciò, nel 2003, le autorità pubbliche e FBS hanno preso la decisione di esaminare le varie opzioni strategiche a disposizione di FBS. In quel periodo, come già sottolineato, non si è messo in discussione l'obiettivo di arrivare alla creazione di un nuovo aeroporto unico a Berlino con sede presso lo scalo di Schönefeld di cui avrebbe incorporato parte delle infrastrutture esistenti ([34]). Lo scopo di FBS e delle autorità è stato quindi definire la strategia ottimale per Schönefeld in relazione al periodo dal 2003 fino all'apertura di BER prevista per l'anno 2011. In tale contesto, come già indicato nel considerando 28, è stato commissionato a una società di consulenza uno studio (di seguito «Perizia UBG»), in cui si prospettasse una strategia in grado di attirare le compagnie a basso costo (*Low COST Carrier*, LCC) verso l'aeroporto di Schönefeld (di seguito definita Strategia LCC).

(144) In aggiunta alla strategia LCC (opzione 1), FBS ha potuto ancora scegliere se proseguire con la strategia attuata fino ad allora a Schönefeld (opzione 2), ovvero chiudere temporaneamente questo scalo fino all'apertura del nuovo aeroporto di BER (opzione 3).

7.2.1. *Confronto tra le opzioni 1 e 2*

(145) Come si illustrerà nelle sezioni successive, per un investitore prudente operante in un'economia di mercato orientato a prospettive di redditività per il medio-lungo periodo e che si fosse trovato ad agire per conto di FBS sarebbe stato logico scegliere l'opzione 1 piuttosto che l'opzione 2.

La perizia UBG

(146) Come illustrato nei considerando 29 e 30, la società di consulenza ha evidenziato un potenziale significativo di crescita del traffico aereo a Berlino, per una serie di ragioni strutturali; inoltre, rispetto ad aeroporti in altre capitali, Berlino nel 2003 presentava ancora un potenziale significativo per l'insediamento e la crescita del traffico LCC.

(147) La società di consulenza ha effettuato un confronto tra Berlino e altre grandi città dal punto di vista del traffico LCC. Da questo studio è emerso in particolare che il numero di frequenze per abitante era molto inferiore a Berlino (0,011) rispetto ad altre grandi città europee come Londra (0,029), Bruxelles (0,040), Colonia (0,030) e Dublino (0,051). Dal confronto è emerso altresì inoltre che la percentuale di frequenze LCC sul totale delle frequenze era molto inferiore a Berlino rispetto ad altre importanti città europee. Partendo da queste cifre, si è stimato che la percentuale potesse aumentare dal […] % fino almeno al […] % e probabilmente addirittura fino al […] %.

(148) Inoltre, sulla base delle esperienze in altre grandi città, la società di consulenza ha stimato che, in caso di adozione di misure atte a sviluppare il traffico LCC, due terzi del traffico aggiuntivo sarebbe stato rappresentato da «nuovi passeggeri», vale a dire da passeggeri che non avrebbero preso l'aereo da Berlino in assenza dell'offerta aggiuntiva a livello di LCC creata delle misure in questione ([35]). Secondo la società di consulenza, alcuni dei «nuovi passeggeri» sarebbero stati in questo senso «dirottati» da altri mezzi di trasporto come treno o pullman.

(149) Sulla base di queste analisi, la società di consulenza ha stimato che il potenziale di traffico aggiuntivo LCC presso l'aeroporto di Schönefeld nel breve periodo, ovvero tra il 2003 e il 2005, potesse permettere una crescita tra 600 000 e 900 000 passeggeri l'anno, mentre nel medio periodo, vale a dire tra il 2005 e il 2010, di altri 300 000 passeggeri l'anno. In conseguenza di questo notevole aumento, si poteva prevedere che a Schönefeld sarebbero stati gestiti fra 3 milioni e 4,2 milioni di passeggeri in più rispetto al 2003. In altri termini, FBS poteva sperare di raggiungere un volume totale compreso tra 4,7 milioni e 5,9 milioni di passeggeri allo scalo di Schönefeld ([36]).

(150) Nella perizia UBG si è poi analizzata nel dettaglio la fattibilità di una strategia concentrata sulle compagnie a basso costo per l'aeroporto di Schönefeld, procedendo a individuare possibili ostacoli e fattori che avrebbero potuto metterne a repentaglio la buona riuscita.

(151) Prima di tutto, la perizia ha analizzato nel dettaglio i requisiti operativi delle compagnie aeree a basso costo, le quali si differenziano dai vettori tradizionali sotto vari punti di vista. L'analisi si è basata sulla situazione riscontrata in una serie di aeroporti europei dove operavano alcuni LCC, arrivando alla conclusione che i principali requisiti che alle compagnie aeree in questione era chiesto di soddisfare figuravano i seguenti:

— tempi di rotazione brevi [25-30 minuti ([37])] — requisito principale,

([34]) Cfr. la nota 8.

([35]) Secondo quanto evidenziato dalla società di consulenza, si evince dalle analisi dei mercati europei e asiatici che tra il 50 % e l'80 % del totale dei passeggeri che hanno viaggiato con un nuovo LCC sono «nuovi passeggeri», laddove il rapporto esatto è in funzione della tratta percorsa.

([36]) FBS ha raggiunto effettivamente un volume ancora maggiore (7,3 milioni di passeggeri).

([37]) Nel 2003, ovvero prima dell'introduzione della strategia LCC, i tempi di rotazione di 26 compagnie aeree su 32 erano compresi tra 45 e 90 minuti.

— una serie di servizi aeroportuali ridotti al minimo in termini di movimentazione di passeggeri e bagaglio, tuttavia con un elevato livello di qualità per i servizi richiesti,

— *walk-boarding* ([38]) al posto del più costoso utilizzo di passerelle per passeggeri, con una distanza più breve tra terminal e piazzale,

— infrastrutture semplici e funzionali, senza costosi sistemi informatici, percorsi intuitivi e semplici all'interno dell'aeroporto,

— sufficienti collegamenti via terra con l'aeroporto,

— assegnazione esclusiva di cancelli di imbarco, sportelli di vendita e check-in, con sufficiente spazio per uffici assegnato ai LCC.

(152) Secondo la società di consulenza, nel complesso Schönefeld era in grado di soddisfare questi requisiti. Nello specifico, a Schönefeld il tempo di rotazione breve era possibile da un punto di vista operativo. Inoltre la società di consulenza sottolineava l'esistenza di ottime connessioni all'aeroporto garantita da autobus, treni e viabilità stradale. Tuttavia, la perizia ha individuato varie lacune e debolezze di importanza relativamente minore per quanto riguarda il *walk-boarding*, l'assegnazione esclusiva di zone del terminal e spazio per uffici, oltre che i percorsi intuitivi all'interno dell'aeroporto e le distanze tra terminal e piazzali. In parte alla luce delle soluzioni praticate presso altri scali su cui operavano LCC, la società di consulenza nella perizia ha consigliato una serie di adeguamenti di portata relativamente minore che avrebbero permesso alle LCC interessate ad avviare le operazioni presso l'aeroporto di Schönefeld di rispettare appieno i requisiti richiesti. Investimenti consistenti in termini di infrastruttura o adeguamenti sostanziali rispetto a quanto già esisteva non sono stati ritenuti necessari. In particolare, per quanto riguarda il *walk-boarding*, si è giunti alla conclusione che sarebbe stato possibile aggiungere i relativi cancelli di imbarco alle infrastrutture già presenti in pochi mesi e con una spesa ridotta.

(153) In aggiunta, la società di consulenza ha effettuato una valutazione della pressione competitiva che sarebbe stata esercitata sulle operazioni delle compagnie a basso costo presso lo scalo di Schönefeld nel caso in cui FBS avesse deciso di sviluppare le loro operazioni. Nella perizia della società di consulenza si è giunti alla conclusione che la pressione sarebbe limitata, in particolare perché gli aeroporti internazionali in grado di ospitare una quantità significativa di traffico LCC, per esempio Dresda, Lipsia oppure Hannover, sono troppo distanti da esercitare una pressione concorrenziale significativa. Secondo la società di consulenza, ciò conferma la possibilità di sfruttare effettivamente il notevole potenziale per quanto riguarda il traffico LCC nella zona di Berlino grazie all'aeroporto di Schönefeld.

(154) Inoltre nella perizia dello studio di consulenza sono state individuate e analizzate le varie opzioni a disposizione di FBS al fine di offrire tariffe aeroportuali attraenti ai vettori a basso costo. Questo aspetto è considerato un elemento cruciale per una possibile strategia LCC. È in effetti indiscutibile che le compagnie a basso costo, per via della loro politica di prezzo nei confronti dei passeggeri derivante da una strategia concentrata su volumi elevati e tariffe particolarmente convenienti, possano richiedere ai gestori aeroportuali l'applicazione di tariffe basse. Inoltre dato che, le compagnie a basso costo offrono spesso collegamenti *point-to-point* piuttosto che *hub-and-spoke*, esse sono in grado di aprire nuove rotte, chiudere quelle esistenti e aumentare o diminuire le frequenze in maniera estremamente flessibile e dinamica. In questo modo riescono ad aumentare la propria capacità di fare pressione sui gestori aeroportuali al fine di ottenere tariffe aeroportuali che siano le più basse possibili. In conclusione, è emerso chiaramente che nessuna strategia LCC avrebbe successo senza un sistema più attraente di tariffe aeroportuali per lo scalo di Schönefeld.

(155) La società di consulenza ha valutato le seguenti opzioni specifiche: i) riduzione generale delle tariffe aeroportuali; ii) sconti basati sulla quantità; iii) differenziazione tariffaria a seconda della natura dei servizi offerti; ovvero iv) una combinazione tra le opzioni di base sopra citate. A seguito di una revisione giuridica e di una valutazione economica delle opzioni in questione, l'approccio consigliato è consistito in una combinazione tra riduzione generale delle tariffe aeroportuali, sconto sulla quantità per quanto riguarda le tariffe aeroportuali e una differenziazione delle tariffe a seconda del livello di servizi offerti, laddove tale differenziazione implicherebbe un'esenzione dalle tasse di parcheggio in caso di tempi di rotazione inferiori a 30 minuti. Fatta eccezione per la riduzione generale delle tariffe aeroportuali, queste misure sono state studiate in particolare a vantaggio dei vettori a basso costo ancora non trasferitisi all'aeroporto di Schönefeld, mentre non sono state pensate per compagnie già operanti su questo scalo. Lo scopo della strategia è stato attirare nuove compagnie aeree verso l'aeroporto in questione, senza provocare effetti avversi per quanto riguarda gli introiti generati dai vettori già operanti presso questo scalo.

([38]) Il *walk-boarding* prevede che i passeggeri lascino il terminal e si muovano a piedi attraverso lo spazio antistante l'aeromobile per salirvi.

(156) Infine la società di consulenza ha individuato e analizzato varie possibili misure atte ad aumentare gli introiti non collegati al traffico aereo (cosiddetti *non-aviation*), in particolare per quanto riguarda attività quali ristoranti e catene di negozi di alimentari, parcheggi per automobili, servizi navetta, spazi pubblicitari e affini. Le raccomandazioni hanno tenuto conto del volume e della tipologia ([39]) del traffico aggiuntivo previsto a seguito della strategia LCC proposta.

(157) Nella perizia la società di consulenza ha seguito una metodologia consolidata e ha elaborato una valutazione dettagliata tenendo conto di tutti i fattori rilevanti. In particolare la quantificazione del potenziale per quanto riguarda il traffico LCC, che si fonda sulle specifiche caratteristiche dell'area di Berlino, oltre che sull'esperienza di grandi aeroporti di riferimento (o *benchmark*), presenta un'analisi accurata. Allo stesso modo risulta utile la valutazione della misura in cui una strategia LCC possa essere ostacolata dalla concorrenza da parte di altri aeroporti, e le conclusioni raggiunte a tale proposito paiono ragionevoli. Anche la valutazione dei requisiti di LCC potenzialmente interessati ad avviare le operazioni a Schönefeld, oltre che l'identificazione di misure aventi lo scopo di permettere allo scalo in questione di adempiere appieno tali requisiti sono ben fondate. L'analisi risulta quindi sistematica ed estremamente dettagliata. Lo stesso vale per l'analisi dei vari possibili meccanismi riguardo alle tariffe aeroportuali allo scopo di attirare le compagnie a basso costo.

(158) Vale inoltre la pena sottolineare che, nel contesto della sua perizia, la società di consulenza ha elaborato una serie di documenti per FBS che, insieme ad altra documentazione prodotta dalla stessa FBS (compreso un piano di finanziamento ex ante del 5 settembre 2003 con le relative previsioni di redditività), rappresentavano la base della decisione da parte di FBS di porre in atto la strategia LCC. La tabella 8 contiene un quadro riassuntivo dei risultati finanziari previsti nel 2003 dalla strategia LCC e da una strategia in base alla quale FBS avrebbe continuato a concentrarsi sul traffico tradizionale (indicato come «opzione 1» nella seconda perizia). Per quanto riguarda la strategia LCC, erano previsti due possibili scenari: uno «pessimistico» e l'altro «realistico», che si differenziavano dal punto di vista dell'ampiezza dell'aumento previsto per quanto riguarda il traffico LCC.

Tabella 8

Conseguenze finanziarie dell'opzione 1 e dell'opzione 2 in relazione al margine di profitto atteso a Schönefeld nel periodo 2003-2012 (in milioni di euro)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Margine di profitto senza LCC (opzione 1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margine di profitto con LCC (opzione 2 — «scenario pessimistico»)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margine di guadagno con opzione LCC (opzione 3 — «scenario realistico»)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: piano di finanziamento FBS.

(159) Le stime della tabella precedente, sia per quanto riguarda lo scenario «realistico» sia per quello «pessimistico» derivano dalle previsioni relative al traffico LCC aggiuntivo elaborate dalla società di consulenza. Tali stime tendenzialmente confermano che la strategia LCC produce una situazione finanziaria più favorevole rispetto a una situazione controfattuale nella quale FBS continui a concentrarsi sui vettori tradizionali. In effetti, scegliendo l'opzione 1, FBS continuerebbe a generare perdite significative fino al 2012' senza alcuna diminuzione significativa

([39]) Ad esempio, la società di consulenza ha suggerito la costituzione di una catena di fast-food all'interno dell'aeroporto per far fronte alle esigenze di un numero significativo di passeggeri che viaggiano con compagnie LCC.

di tali perdite. Per contro, si poteva prevedere che la strategia LCC avrebbe portato a una riduzione delle perdite in misura significativa e su base continuativa, con un ritorno a valori positivi per quanto riguarda la redditività a partire dal 2009, ipotizzando uno scenario «realistico».

(160) Di conseguenza, le conclusioni dello studio di consulenza, insieme alla previsioni della stessa FBS, sarebbero viste da un investitore prudente operante in un'economia di mercato orientato a prospettive di redditività nel medio-lungo periodo come una base solida per prendere una decisione strategica. Sarebbe quindi stato logico, dal punto di vista di un investitore prudente del tipo sopra descritto, scegliere l'opzione 1 invece dell'opzione 2.

Lo studio del primo perito

(161) Come riportato in precedenza, FBS ha commissionato uno studio alla società di revisione […] («primo perito»), al fine di sottoporre a una prova di stress le informazioni che FBS aveva a disposizione al momento della decisione di mettere in atto la strategia LCC («studio del primo perito»). Lo studio, ultimato nel 2007, è giunto alla conclusione che, dal punto di vista di un investitore operante in un'economia di mercato, sarebbe logico introdurre la strategia LCC e applicare un tariffario corrispondente, segnatamente il tariffario 2004. Come base per l'analisi, il primo perito ha utilizzato una serie di documenti risalenti all'esercizio 2003, nello specifico un piano di finanziamento redatto da FBS per il periodo dal 2004 al 2012, oltre a vari documenti redatti dalla società di consulenza nel quadro dello studio condotto su richiesta di FBS.

(162) Le conclusioni a cui è giunto il primo perito sembrano in linea con quelle della società di consulenza UBG. Anche se lo studio del primo perito non è essenziale ai fini della valutazione da parte della Commissione, esso costituisce un elemento aggiuntivo a conferma di come sarebbe stato logico per un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato scegliere l'opzione 1 al posto dell'opzione 2.

Conclusione

(163) In considerazione di quanto sopra, si può concludere che sarebbe logico per un investitore prudente operante in un'economia di mercato, orientato a prospettive di redditività nel medio-lungo periodo e che agisca per conto di FBS, scegliere l'opzione 1 piuttosto che l'opzione 2.

7.2.2. *Opzione 3 rispetto alle opzioni 1 e 2*

(164) Come già posto in evidenza, una opzione possibile dal punto di vista di FBS sarebbe stata la chiusura di Schönefeld (opzione 3), almeno fino a quando non fosse stato aperto lo scalo di BER. In effetti FBS era nella posizione di poter prendere una decisione di questo tipo non solo nel 2003 (l'anno in cui FBS decise di lanciare la strategia LCC), bensì anche prima oppure successivamente. Dai documenti disponibili si evince in effetti come FBS non avesse mai preso in seria considerazione questa opzione, almeno non fino alla data di conclusione dell'accordo di controllo e trasferimento degli utili nel 1992. Inoltre i vantaggi derivanti da un'opzione di questo tipo non erano oggetto di analisi all'interno dello studio condotto dalla società di consulenza.

(165) Al fine di valutare se un investitore prudente, operante in un sistema economico di mercato e orientato a prospettive di redditività, avrebbe trovato tale opzione più vantaggiosa rispetto alle opzioni 1 e 2 precedentemente descritte, è essenziale tenere in considerazione l'impatto del progetto BER. Come evidenziato nel considerando 14, la pianificazione della realizzazione di un unico aeroporto a Berlino aveva avuto inizio nel mese di gennaio 1992, mentre il 20 giugno 1993 era stato reso noto che la zona a sud di Schönefeld, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto esistente, era una delle possibili sedi scelte per l'infrastruttura aeroportuale che sarebbe stata indicata con l'acronimo BER. Pertanto, già nel 1992/1993, il fatto che Schönefeld avrebbe potuto diventare la sede del nuovo aeroporto centralizzato di Berlino era ben più che una remota possibilità, destinata poi a diventare certezza con l'accordo firmato il 28 maggio 1996 dal governo federale tedesco e dai *Land* Berlino e Brandeburgo, che da allora non è mai stato messo in discussione.

(166) In tale contesto, la chiusura di Schönefeld avrebbe provocato tutta una serie di gravi svantaggi per un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato. Occorre anzitutto considerare che, mentre l'aeroporto di Tempelhof stava gradualmente cessando le proprie operazioni, quello di Tegel dagli anni novanta si trovava a operare ai limiti della capacità disponibile e, come si può vedere dalla tabella 1, da allora il suo volume di traffico era aumentato in misura considerevole ([40]). Tegel non sarebbe stato in alcun modo in grado di gestire l'intero traffico del comprensorio berlinese. Lo scalo di Schönefeld risultava in tal senso necessario al fine di garantire che Berlino avesse una capacità aeroportuale sufficiente, per cui la sua chiusura avrebbe implicato una situazione di grave ristrettezza. In effetti, tra il 1991 e il 2003, lo scalo di Schönefeld copriva tra il 13 % e il 20 % del traffico totale di passeggeri a Berlino. Schönefeld era particolarmente necessario nei periodi in cui si rilevava un picco, vale a dire quando vi era un numero notevole di voli charter da Berlino. Oltre a ciò, Schönefeld aveva una rilevanza imprescindibile dal punto di vista dei voli merci, in quanto, a differenza di Tegel, l'aeroporto disponeva di una licenza per le 24 ore e quindi poteva essere utilizzato per trasporti durante la notte. Inoltre non era possibile espandere gli scali di Tegel e Tempelhof in misura sufficiente da poter superare le limitazioni di capacità nel lungo periodo ([41]).

([40]) All'epoca, all'aeroporto di Tempelhof si registrava un traffico molto moderato rispetto al traffico di entrambi gli altri aeroporti berlinesi.

([41]) Cfr. i considerando 9 e 14.

(167) A ciò si aggiunga che lo scalo di Schönefeld disponeva di una consistente capacità residua, per cui si poteva gestire una quantità aggiuntiva di traffico. Dalla tabella 1 si evince come la presenza dell'aeroporto di Schönefeld avesse permesso una crescita significativa del traffico aereo a Berlino nel corso del tempo, in particolare a seguito dell'introduzione della strategia LCC nel 2003. In effetti il volume di traffico negli scali berlinesi tra il 2003 e il 2006 era aumentato da 13,3 milioni a 18,4 milioni di passeggeri, dove oltre l'80 % di tale incremento risultava essere assorbito da Schönefeld. Per questo motivo la chiusura dello scalo di Schönefeld avrebbe privato la città di Berlino non solo del traffico esistente, bensì anche di un significativo potenziale per quanto riguarda l'aumento del traffico stesso.

(168) La prospettiva secondo cui la chiusura di un aeroporto potrebbe dare origine a una carenza di capacità nella zone in cui si trova l'aeroporto, e pertanto limitare il potenziale di crescita del traffico aereo nella zona in questione, di per sé non sembra sufficiente a dissuadere un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato, orientato a obiettivi di redditività piuttosto che di politica pubblica, dal portare a termine tale chiusura. Tuttavia, nel caso di specie, la chiusura di Schönefeld e il suo impatto in termini di capacità globale per quanto riguarda l'infrastruttura aeroportuale nel comprensorio berlinese e, di conseguenza sul traffico aereo nella zona nel suo complesso, avrebbe avuto un notevole impatto sul traffico a BER, in quanto futuro aeroporto unico nel comprensorio berlinese, all'inizio delle sue operazioni. In caso di chiusura di Schönefeld, BER avrebbe iniziato a operare in condizioni economiche molto peggiori, vale a dire con molto meno traffico, rispetto alla situazione in cui Schönefeld fosse rimasto attivo. Questo fattore avrebbe dissuaso un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato, che si trovasse ad agire per conto di FBS, dal chiudere lo scalo di Schönefeld, in considerazione dell'impatto che tale chiusura avrebbe avuto sulla redditività dell'impresa.

(169) Inoltre, se l'aeroporto di Schönefeld fosse stato chiuso prima dell'apertura di quello di BER, sarebbe stato necessario per FBS andare a ricostituire tutto il traffico iniziale in questo scalo. Sarebbe stato poi necessario convincere le compagnie aeree operanti su Tegel a trasferire le proprie operazioni presso il nuovo aeroporto (invece di limitarsi a interromperle completamente). Inoltre FBS si sarebbe trovata nella condizione di dover convincere le compagnie aeree che non operavano su Berlino ad avviare lì le proprie operazioni. Una situazione del genere sarebbe stata molto più sfavorevole rispetto a una in cui Schönefeld fosse ancora rimasto operativo al momento dell'inaugurazione di BER. In quest'ultimo scenario, una percentuale significativa del traffico iniziale presso il nuovo aeroporto sarebbe stata generata in modo «spontaneo» dalle compagnie aeree che già operavano a Schönefeld, comprese quelle attratte dal 2003 attraverso la strategia LCC.

(170) In aggiunta a ciò, la chiusura di Schönefeld avrebbe avuto un impatto di portata considerevole dal punto di vista amministrativo sul progetto BER. La chiusura di questo aeroporto avrebbe comportato la revoca della sua licenza operativa. Pertanto il nuovo scalo avrebbe necessitato di una procedura di pianificazione del tutto nuova, come anche del rinnovo completo della licenza operativa. Al contrario, se Schönefeld avesse continuato a operare, l'apertura dello scalo di BER avrebbe richiesto unicamente una proroga della licenza operativa di quello di Schönefeld. Ciò avrebbe comportato una procedura amministrativa molto più snella, che avrebbe richiesto meno spese, minor tempo e con un grado minore di incertezza quanto all'esito della procedura stessa. Nel caso invece del rinnovo completo per quanto riguarda procedura di pianificazione e licenza operativa, sarebbe stato in particolare l'esito incerto della valutazione di impatto ambientale in relazione al progetto a generare significative incertezze. Infine è un dato ampiamente riconosciuto che ottenere l'accettazione da parte del pubblico di un progetto aeroportuale del tutto nuovo risulta molto più problematico rispetto al mero ampliamento di un'infrastruttura già funzionante.

(171) Sospendere le operazioni all'aeroporto di Schönefeld avrebbe anche comportato spese per quanto riguarda il licenziamento di personale, oltre alla necessità di selezionarne, assumerne e formarne di nuovo in una fase successiva, vale a dire al momento dell'apertura dello scalo di BER. Ciò avrebbe anche significato ulteriori costi e difficoltà rispetto allo scenario in cui il personale dell'aeroporto di Schönefeld fosse stato impiegato presso il nuovo scalo al momento della sua apertura.

(172) Gli aspetti citati in precedenza sono molto difficili da quantificare, in particolare considerato che influiscono sulla situazione economica di un futuro aeroporto nel breve, medio e lungo periodo. In ogni caso è chiaro che questi elementi influiscono in misura pesante sulle condizioni economiche in cui l'aeroporto di BER si sarebbe trovato a essere aperto e operare, per non parlare della loro influenza sulla fattibilità del progetto che è di estrema importanza strategica dal punto di vista di FBS. Per questo motivo, anche su base qualitativa, tali svantaggi sono da ritenere sufficientemente gravi da controbilanciare eventuali benefici che si potrebbero prevedere a seguito della chiusura di Schönefeld dal punto di vista dei risparmi sui costi fissi. Tale considerazione si applica particolare se, nella pratica, si potesse prevedere che una strategia mirata ad aumentare il traffico LCC a Schönefeld avesse come effetto risultati finanziari positivi.

7.2.3. *Conclusione dell'analisi preliminare*

(173) In considerazione di quanto esposto, si può concludere che, dal punto di vista di un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato, non sarebbe stato logico chiudere l'aeroporto di Schönefeld in qualsiasi momento nel periodo tra il 1992 e l'apertura di quello di BER. Inoltre, fra le tre opzioni strategiche disponibili nell'esercizio 2003, un investitore prudente operante in un sistema economico di mercato orientato a prospettive di redditività avrebbe scelto l'opzione 1, vale a dire la strategia LCC, piuttosto che le opzioni 2 oppure 3. Nell'ambito di questa strategia, l'investitore avrebbe offerto tariffe aeroportuali convenienti (e/o incentivi finanziari che mitigassero l'impatto dei relativi costi) alle compagnie aeree a basso costo, allo scopo di incoraggiarle a operare sullo scalo di Schönefeld.

7.3. **Valutazione dell'accordo di controllo e di trasferimento degli utili (misura 1)**

(174) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha cercato di stabilire se, a fronte delle perdite continue a Schönefeld, FBS abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato quando ha compensato le perdite originate dall'aeroporto di Schönefeld a livello di gruppo FSB con gli utili generati dalle attività di Tegel e Tempelhof ([42]).

(175) L'accordo di controllo e trasferimento degli utili (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) è stato sottoscritto in data 6 agosto 1992, ovvero molto prima della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* ([43]) pronunciata il 12 dicembre 2000. Le autorità tedesche hanno potuto pertanto ritenere legittimamente che il finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale non abbia costituto un aiuto di Stato e che non era dunque necessario informare la Commissione delle misure in oggetto. Ne consegue che la Commissione non può mettere in discussione ora, in conformità alle norme sugli aiuti di Stato, la legittimità delle misure di finanziamento concesse prima della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* ([44]), ovvero prima del 12 dicembre 2000 ([45]). L'accordo di controllo e trasferimento degli utili potrebbe dunque potenzialmente costituire un aiuto di Stato solo a partire da tale data. L'arco temporale dell'indagine della Commissione relativamente a detta misura si limita di conseguenza al periodo compreso tra il 12 dicembre 2000 alla data di avvio del procedimento formale di indagine.

(176) Come spiegato dalle autorità tedesche, la conclusione di accordi di controllo e trasferimento degli utili rientra nella prassi commerciale corrente di un gruppo di società, in particolare per considerazioni di natura fiscale delle imprese. Inoltre, è altresì prassi comune procedere alla «compensazione» degli utili e delle perdite generati da imprese diverse. Ciò può avvenire attraverso un accordo di trasferimento degli utili o una semplice distribuzione dei dividendi delle consociate alla società madre. La semplice circostanza che nel 1992 il gruppo FBS abbia sottoscritto e applicato da allora un accordo di controllo e trasferimento degli utili non può essere ritenuto aiuto di Stato.

(177) In relazione al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, la Commissione ha già fornito la seguente spiegazione: «[…] che qualsiasi decisione di investimento commerciale presuppone un ampio margine di giudizio. I principi [principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato] devono tuttavia essere applicati quando, al di là di ogni ragionevole dubbio, non vi è altra spiegazione plausibile dell'erogazione di fondi pubblici se non ritenerli aiuti di Stato. Questi principi devono essere altresì applicati a ogni caso di sovvenzionamento incrociato da parte di parti redditizie a parti non redditizie di un gruppo pubblico di imprese. Ciò avviene nel settore privato quando l'impresa in questione persegue un piano strategico con buone prospettive di realizzazione di utili nel lungo periodo ovvero quando le sovvenzioni incrociate costituiscono un vantaggio per il gruppo nel suo complesso. In casi di sovvenzioni incrociate all'interno di gruppi pubblici, la Commissione tiene conto di obiettivi strategici simili» ([46]).

(178) Pertanto, in questo caso non è possibile ritenere che le sovvenzioni incrociate conferiscano un vantaggio economico per Schönefeld se rientrano in un piano strategico che prevede la realizzazione di utili conseguibili nel lungo periodo ovvero se costituiscono un vantaggio per il gruppo FBS nel suo complesso.

(179) In considerazione di tutte le motivazioni addotte al punto 7.2.2 almeno dal 1992, e dunque ben prima della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* ([47]), era emersa chiaramente la sensatezza di mantenere le attività a Schönefeld anziché di chiudere l'aeroporto, anche se lo scalo era in perdita da anni. Di fatto, la chiusura di Schönefeld avrebbe persino causato gravi danni economici all'aeroporto di BER (che si prevedeva avrebbe dovuto generare utili, almeno nel lungo periodo, trattandosi dell'unico aeroporto futuro di Berlino) mettendo per giunta in discussione la fattibilità di questo importante progetto strategico. La decisione di realizzare un unico aeroporto a Berlino non si è basata unicamente su considerazioni relative di carattere urbanistico o ambientale, ma ha tenuto conto anche delle previsioni di traffico e dell'aumento delle entrate. Come riconosciuto dalla Commissione nella sua decisione di concessione degli aiuti per l'aeroporto di BER, il successo del progetto si è basato sull'incremento atteso di traffico a Berlino ([48]) in un unico aeroporto ([49]). Al fine di mantenere le attività a Schönefeld e possibilmente trasformare l'aeroporto in uno scalo redditizio (inizialmente persuadendo le compagnie di linea a trasferirsi a Schönefeld e successivamente applicando la strategia LCC), è stato necessario assicurare la redditività

([42]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 69 a 71.
([43]) T-128/98, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla sentenza C-82/01 (Raccolta 2002, pag. I-9297, punti 75-79).
([44]) Il criterio decisivo relativamente alla data alla quale si ritiene concesso un aiuto di Stato è rappresentato dalla data dell'atto giuridico legalmente vincolante con il quale le autorità si impegnano a concedere l'aiuto in oggetto al beneficiario. Cfr. a tale proposito la causa T-358/94 *Compagnie nationale Air France* v *Commissione* (Raccolta 1996, pag. II-02109, punto 79); la causa T-109/01 *Fleuren Compost BV* v *Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-127, punto 74), e cause riunite T-362/05 e T-363/05 *Nuova Agricast* v *Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-297, punto 80), e cause riunite T-427/04 e T-17/05 *Repubblica francese e France Télécom SA* v *Commissione* (Raccolta 2009, pag. II-4315, punto 321).
([45]) Decisione C 38/2008 della Commissione, del 3 ottobre 2012, relativa all'aeroporto di Monaco, Terminal 2 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), considerando da 74 a 81.
([46]) Comunicazione della Commissione agli Stati membri (GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3) — Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CEE e dell'articolo 5 della direttiva 80/723/CEE della Commissione (GU L 195 del 29.7.1980, pag. 35) alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera, considerando 29.
([47]) Cfr. la nota 42.
([48]) Cfr. in particolare il considerando 82 della decisione in materia di aiuti di Stato NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) Cfr. in particolare il considerando 78 della decisione in materia di aiuti di Stato NN 25/09 (ex N 167/09).

dell'aeroporto utilizzando una parte degli utili generati a Tegel e Tempelhof per il finanziamento di Schönefeld. Pertanto, in questo caso le sovvenzioni incrociate rientrano in un «piano strategico volto a realizzare utili conseguibili nel lungo periodo» e costituiscono in ogni caso un vantaggio a lungo termine per il gruppo FBS nel suo insieme rispetto a una situazione controfattuale che ne avrebbe visto la chiusura dello scalo. FBS ha potuto prevedere che tali benefici a lungo termine, ovvero l'apertura riuscita e il funzionamento redditizio di un unico nuovo aeroporto per l'aera metropolitana di Berlino (nonché gli utili attesi dalle attività di Schönefeld dopo alcuni anni di applicazione pratica della strategia LCC), supereranno le perdite accumulate da Schönefeld prima dell'apertura dell'aeroporto BER.

(180) Pertanto, con la conclusione e l'attuazione dell'accordo di controllo e trasferimento degli utili e il mantenimento delle attività a Schönefeld il gruppo FBS non ha conferito alcun vantaggio economico a Schönefeld ([50]). La conclusione dell'accordo di controllo e trasferimento degli utili e la sua attuazione dal 12 dicembre 2000 non costituiscono pertanto un aiuto di Stato.

7.4. **Contratti conclusi tra FBS e diverse compagnie aeree: considerazioni preliminari**

(181) Prima della valutazione degli accordi conclusi tra FBS e diverse compagnie aeree, è utile fare alcune considerazioni preliminari, in particolare alla luce della sentenza del Tribunale nella causa *Charleroi* («sentenza *Charleroi*») ([51]), pronunciata dopo l'avvio del procedimento formale di indagine nella causa in oggetto.

7.4.1. *Applicazione del principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato agli accordi sottoscritti tra FBS e varie compagnie aeree*

(182) Taluni soggetti interessati hanno essenzialmente affermato che gli accordi in questione avrebbero portato alle compagnie aeree interessate un vantaggio economico poiché le condizioni offerte con questi accordi avrebbero differito da quanto previsto dal regolamento generale di Schönefeld in materia di tariffe aeroportuali ovvero perché le stesse condizioni non sarebbero state equamente offerte a tutte le compagnie aeree.

(183) La domanda fondamentale sollevata da tali argomenti è la seguente: se presso un aeroporto gestito da una società pubblica è in vigore un sistema di tariffe aeroportuali pubblico e il gestore aeroportuale interessato applica riduzioni a tali tariffe o offre incentivi finanziari che hanno lo stesso effetto di tali riduzioni ([52]), tali riduzioni e incentivi ([53]) conferiscono, di per sé e tenuto conto di tutte le circostanze, un vantaggio economico alle compagnie aeree interessate?

(184) La risposta a tale domanda è negativa. Nella sentenza *Charleroi*, che ha riguardato in particolare una riduzione offerta dalla regione Vallonia a una compagnia aerea operante in un aeroporto per il quale la regione aveva l'autorità di fissare tariffe aeroportuali, il Tribunale ha stabilito che «la sola circostanza che, nella fattispecie, la regione Vallonia disponga di poteri di natura regolamentare in materia di determinazione delle tariffe aeroportuali non esclude che l'esame di un sistema di riduzioni di tali tariffe debba essere effettuato alla luce del principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, in quanto tale sistema può essere attuato dall'operatore privato» ([54]). Ne consegue che le riduzioni delle tariffe aeroportuali (o gli incentivi finanziari che riducono il flusso di cassa netto delle compagnie aeree ai gestori aeroportuali) non rappresentano automaticamente un vantaggio economico. Per determinare se costituiscono un vantaggio economico occorre verificare se un investitore privato prudente operante in economia di mercato e orientato a prospettive di redditività avrebbe applicato riduzioni e incentivi simili ([55]).

(185) Un investitore prudente privato in economia di mercato che gestisce un aeroporto può avere numerose ragioni per non offrire le stesse condizioni a tutte le compagnie aeree. In particolare, può essere logico concedere incentivi finanziari specifici (anche sotto forma di contributi alla commercializzazione) e riduzioni speciali delle tariffe aeroportuali pubbliche a compagnie aeree che fanno affluire in aeroporto un elevato traffico di passeggeri. Queste condizioni favorevoli possono essere oggettivamente giustificate dal traffico aggiuntivo atteso e dalle entrate di

([50]) Ipotizzando che l'aeroporto di Schönefeld possa essere considerato un'impresa del gruppo FBS, sebbene non rappresenti un'entità giuridica a sé stante, e che possa essere beneficiario di aiuti di Stato «da parte di» FBS.

([51]) Causa T-196/04, *Ryanair Ltd* v *Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-3643).

([52]) Ad esempio, pagamenti o tariffe aeroportuali ridotti in caso di attivazione di nuovi collegamenti o legati alla frequenza, ovvero contributi alla commercializzazione, il cui scopo è coprire parzialmente i costi di commercializzazione che la compagnia aerea sostiene, ad esempio in caso di attivazione di una nuova rotta.

([53]) Tali incentivi sono concessi in forza di accordi bilaterali o attraverso un sistema di incentivi finanziari basato su diversi parametri, quali il numero dei passeggeri, e redatto sotto forma di atto giuridico pubblico, come ad esempio un tariffario.

([54]) Sentenza *Charleroi*, punto 101.

([55]) La Commissione ha adottato un approccio simile nella sua decisione C(2011) 3497 definitivo, del 24 maggio 2011, relativa all'avvio del procedimento formale di indagine nella causa in materia di aiuti di Stato SA.31662 — C/2011 (ex NN/2011) — Romania — Aeroporto Internazionale di Timisoara — Wizz Air (GU C 270 del 13.11.2011, pag. 11). Cfr. altresì il considerando 129, nel quale la Commissione ha affermato quanto segue: «Conformemente alla giurisprudenza consolidata è necessario valutare se, in circostanze simili, un gestore aeroportuale privato avrebbe accettato gli stessi termini contrattuali o termini contrattuali simili a quelli accettati dall'aeroporto di Timisoara, tenendo conto in particolare, a tale riguardo, delle informazioni disponibili e degli sviluppi attesi al momento delle sovvenzioni».

attività non direttamente legate al traffico aereo generate da tale traffico aggiuntivo ([56]). Un ulteriore giustificazione è data dal fatto che il margine per passeggero generato dalle tariffe aeroportuali pagate dalla compagnia aerea può essere considerevole in termini assoluti alla luce del numero dei passeggeri, anche se tale margine diminuisce a seguito delle riduzioni e degli incentivi finanziari.

(186) Un investitore privato prudente operante in economia di mercato che gestisce un aeroporto può tenere conto di numerosi fattori nella definizione delle condizioni applicate alle compagnie aeree. Tali fattori comprendono non solo il traffico aggiuntivo atteso, ma anche il momento in cui viene negoziato l'accordo con la compagnia aerea (e la situazione in cui versa l'aeroporto in questo momento, in particolare in termini di utilizzazione della capacità), i collegamenti che la compagnia aerea intende operare ([57]), i requisiti operativi della compagna aerea nei confronti dell'aeroporto, il tipo di servizi richiesti dall'aeroporto e le loro caratteristiche, la pressione esercitata dalle compagnie aeree durante la negoziazione ([58]) ecc.

(187) Un investitore privato prudente operante in economia di mercato che gestisce un aeroporto è pertanto giustificato a offrire a compagnie aeree diverse condizioni diverse in termini di tariffe aeroportuali e incentivi finanziari, sotto forma di accordi bilaterali o regimi di riduzioni e incentivi finanziari nell'ambito degli strumenti giuridici di definizione delle tariffe aeroportuali ([59]). Per valutare se tali riduzioni e incentivi finanziari conferiscono un vantaggio economico occorre determinare se, al momento della decisione di concedere tali riduzioni e incentivi, il gestore aeroportuale abbia elementi attendibili e verificabili per ritenere che detta decisione sia redditizia ovvero, in altri termini, che tale decisione permetta di conseguire un utile maggiore (o di subire perdite minori) rispetto a una situazione controfattuale.

(188) Inoltre, contrariamente alle opinioni contrarie di taluni soggetti interessati, in caso di condizioni offerte dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree attraverso accordi bilaterali (ad esempio, contributi speciali per l'attivazione di nuove rotte) e che non risultano da regimi generali di riduzioni o incentivi finanziari previsti da un tariffario pubblico, un investitore privato prudente operante in economia di mercato non ha motivi per garantire che tali condizioni si basino su criteri trasparenti, applicabili a tutti i vettori. Nel negoziare un accordo bilaterale con una compagnia aerea, si prevede che un investitore privato prudente operante in economia di mercato prenda in esame tutte le caratteristiche pertinenti dei servizi offerti dalla compagnia aerea e non si lasci invece guidare da una serie di criteri trasparenti prestabiliti che potrebbero restringere il suo margine d'azione. Pertanto, i commenti espressi da taluni soggetti interessati relativamente alla mancanza di trasparenza nel sistema delle riduzioni e degli incentivi finanziari offerti da FBS nella causa in oggetto sono irrilevanti in relazione all'applicazione del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato.

7.4.2. *Legittimità del tariffario 2004 e degli accordi bilaterali tra FBS e varie altre compagnie aeree ai sensi del diritto nazionale*

(189) La questione se il tariffario 2004 sia stato applicato in conformità alle norme di diritto nazionale, sebbene importante ai sensi del diritto tedesco, è irrilevante nell'ambito dell'applicazione del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato. È irrilevante che una riduzione sulle tariffe aeroportuali solitamente applicate o un incentivo finanziario di effetto simile siano stati concessi sotto forma di accordo bilaterale e non nell'ambito di un regime generale contemplato da un tariffario pubblico. In effetti, un investitore privato prudente operante in economia di mercato può decidere di concedere riduzioni o incentivi attraverso entrambi i meccanismi, laddove la redditività di una tale decisione non dipende dal meccanismo scelto. Pertanto, la questione se le condizioni offerte da FBS a determinate compagnie aeree risultino dalla mera applicazione di un tariffario vigente o da accordi bilaterali è del tutto irrilevante.

([56]) Ovvero le entrate incassate dal gestore aeroportuale a seguito dell'attività commerciale aggiuntiva di parcheggi, negozi, ristoranti ecc., generate dal volume ulteriore di passeggeri.

([57]) Rotte diverse possono attrarre negli aeroporti passeggeri dal profilo diverso, in particolare in termini di comportamento d'acquisto, offrendo all'aeroporto un potenziale corrispondente di generazione di entrate non legate al traffico aereo. In tal modo, due serie diverse di collegamenti diversi possono produrre effetti diversi sulle entrate generate per il gestore aeroportuale.

([58]) Poiché le LCC perseguono l'obiettivo di offrire ai propri clienti le tariffe più basse possibili, tendono a esercitare una pressione maggiore sui gestori aeroportuali rispetto alle compagnie aeree tradizionali per ottenere canoni aeroportuali inferiori.

([59]) Come lo sconto sul numero dei passeggeri, l'incentivo ai viaggi frequenti e l'incentivo legato alla destinazione contemplati dal tariffario 2004.

(190) Inoltre, è ugualmente irrilevante la questione se FBS abbia avuto il diritto, ai sensi delle norme di diritto nazionale, di sottoscrivere accordi bilaterali che prevedono condizioni che deroghino dal tariffario vigente ([60]). A tale riguardo, nella sentenza *Charleroi* la Corte ha stabilito che «[…] la conformità al diritto nazionale del comportamento dell'autorità che eroga l'aiuto non costituisce un elemento che debba essere preso in considerazione al fine di risolvere la questione se quest'ultima abbia agito in conformità al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato oppure se abbia concesso un vantaggio economico in contrasto con l'articolo 87, n. 1, CE» ([61]).

7.4.3. *Effetti delle condizioni offerte alle compagnie aeree operanti a Tegel*

(191) Nelle osservazioni avanzate da alcuni soggetti interessati si è sostenuto che le compagnie aeree operanti a Schönefeld sono state sovvenzionate dalle compagnie aeree operanti a Tegel tramite la concessione di tariffe aeroportuali più basse e altre condizioni favorevoli. Questo presunto sovvenzionamento incrociato è risultato dal fatto che FBS ha compensato l'effetto delle tariffe aeroportuali più basse di Schönefeld con le tariffe aeroportuali elevate di Tegel.

(192) Tali osservazioni partono dal presupposto che le condizioni offerte allo scalo di Schönefeld non si configurano come aiuti di Stato solo nel caso in cui corrispondono alle condizioni applicate a Tegel.

(193) Tuttavia, questo non si applica al caso in questione. Anzitutto, gli scali di Tegel e Schönefeld si differenziano non solo in termini di tariffe aeroportuali, bensì sotto molti altri punti di vista, in particolare per quanto riguarda la tipologia di infrastruttura aeroportuale e la distanza dal centro di Berlino. Per questo, non possono essere considerati perfetti sostituti l'uno dell'altro. Ciò è dimostrato dal tentativo, non riuscito, di spingere le compagnie aeree a spostare le proprie operazioni da Tegel a Schönefeld prima dell'applicazione della strategia LCC.

(194) Inoltre, le compagnie aeree non sono «costrette» a operare da Tegel o da Schönefeld. Oltre a queste opzioni, le linee aree ne hanno altre due: non operare né da Tegel, né da Schönefeld o utilizzare questi due scali a capacità ridotta (utilizzando i propri aeromobili e il proprio equipaggio su tratte diverse dalle tratte in partenza da Berlino, in quanto le LCC si sono dimostrate in grado di adeguare rapidamente la propria capacità a nuove condizioni di mercato). Pertanto, ogni tentativo da parte di FBS di imporre a una compagnia aerea che stia considerando l'opportunità di operare da Schönefeld le stesse condizioni di Tegel potrebbe semplicemente indurre detta compagnia ad abbandonare i propri piani e a decidere di non operare né da Schönefeld, né da Tegel, ovvero di ridimensionare l'offerta dei propri voli in partenza da Berlino.

(195) Per un investitore privato prudente operante in economia di mercato non sussisterebbe quindi alcun motivo di prendere in considerazione le condizioni dello scalo di Tegel nella definizione delle tariffe aeroportuali da applicare a Schönefeld. Sulla scia dello stesso ragionamento e alla luce dell'importanza economica limitata, del ridimensionamento o della cessazione delle attività dello scalo Tempelhof, un investitore prudente operante in economia di mercato non avrebbe inoltre alcun motivo di tener conto delle condizioni di Tempelhof nella definizione delle tariffe aeroportuali di Schönefeld.

7.4.4. *Applicazione del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato agli accordi tra l'aeroporto e le compagnie aeree*

(196) La Commissione osserva che gli accordi in questione devono essere considerati nell'ambito dell'applicazione della strategia LCC, che mira a far conseguire risultati d'esercizio positivi a medio e lungo termine per l'aeroporto di Schönefeld.

(197) Per valutare se uno degli accordi in questione concede un vantaggio economico occorre verificare se, al momento della conclusione dell'accordo, un investitore privato prudente operante in un'economia di mercato aveva previsto che l'accordo in oggetto gli avrebbe permesso di conseguire un utile maggiore rispetto all'utile realizzabile in assenza dell'accordo. Questo maggiore utile è misurato dalla differenza tra le previste entrate incrementali generate dall'accordo (ovvero, la differenza tra le entrate conseguibili con la sottoscrizione dell'accordo 'e le entrate conseguibili in assenza di accordo) e i costi incrementali previsti con l'accordo (ovvero, la differenza tra i costi generati con la sottoscrizione dell'accordo 'e i costi da sostenere in assenza di accordo); il flusso di cassa risultante deve essere ridotto di una percentuale corrispondente.

(198) Inoltre, l'analisi deve tenere conto di tutte le entrate e i costi incrementali associati alla transazione. I diversi elementi (riduzioni di tariffe aeroportuali, contributi di commercializzazione, altri incentivi finanziari) non devono essere valutati separatamente. A tale riguardo, si rimanda al seguente passaggio della sentenza *Charleroi*: «[…] è necessario esaminare, nel contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, l'operazione commerciale

([60]) La questione si pone soprattutto in relazione all'accordo con easyJet del 2003, che è stato stipulato quando era in vigore il tariffario 2003 e ha derogato in modo chiaro dalle condizioni di detto tariffario (cfr. il considerando 42). Inoltre, il primo accordo con Ryanair, il primo accordo con Germanwings e gli accordi con Volare e V-Bird sono stati sottoscritti mentre era in vigore il tariffario 2003. Tali accordi hanno previsto contributi non contemplati dal tariffario (cfr. il considerando 48). Analogamente, gli accordi con Aer Lingus, Icelandair e Norwegian Air Shuttle sono stati siglati mentre era in vigore il tariffario 2004. Detti accordi hanno previsto il pagamento, da parte di FBS, di contributi a parziale copertura dei costi di commercializzazione delle compagnie aeree interessate, laddove tale pagamento non era previsto dal tariffario (cfr. il considerando 49).

([61]) Sentenza*Charleroi*, punto 98.

nel suo insieme allo scopo di verificare se l'ente statale e l'ente da esso controllato, unitamente considerati, si siano comportati come operatori razionali in un'economia di mercato. Infatti, la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto […]» ([62]).

(199) Le entrate incrementali attese devono comprendere in particolare le entrate derivanti dalle tariffe aeroportuali, tenendo conto delle riduzioni e del traffico aggiuntivo atteso in conseguenza dell'accordo, nonché tutte le entrate aggiuntive previste non direttamente legate al traffico aereo generate da tale traffico aggiuntivo. I costi incrementali devono comprendere in particolare tutti i costi operativi e di investimento incrementali che non sarebbero stati generati se non fosse stato concluso l'accordo, nonché tutti i costi associati ai contributi di commercializzazione e ad altri incentivi finanziari.

7.5. **Valutazione dell'accordo con easyJet del 2003 (misura 2)**

(200) L'accordo con easyJet del 2003 è stato sottoscritto prima dell'entrata in vigore del tariffario 2004 inizialmente con durata decennale e con l'opzione di prorogare l'accordo di ulteriori dieci anni.

(201) La Germania ha trasmesso documentazione dalla quale si evincono le previsioni finanziarie ex ante del progetto, che si basano in particolare sulle previsioni FBS del 17 dicembre 2003, ovvero prima della sottoscrizione dell'accordo tra FBS ed easyJet del 19 dicembre 2003 (cfr. a tale proposito il considerando 37). FBS ha ipotizzato che l'accordo porterà a un aumento annuale del risultato d'esercizio per periodo compreso tra il 2004 e il 2012, con il raggiungimento del punto di pareggio (*break-even*) nel 2010.

Tabella 9

Previsioni FBS relative al risultato d'esercizio aggiuntivo sulla base dell'accordo con easyJet del 2003 (in milioni di euro)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Risultato d'esercizio senza easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato d'esercizio aggiuntivo con easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato d'esercizio complessivo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(202) La Commissione ritiene che tali previsioni e le ipotesi su cui poggiano abbiano costituito una base solida per la sottoscrizione dell'accordo con easyJet nel 2003.

(203) Le previsioni di traffico formulate sulla base dell'accordo con easyJet del 2003 sono state elaborate sulla base del numero di aeromobili che easyJet dovrebbe stazionare a Schönefeld nel periodo considerato in conformità a detto accordo, nonché sulla base di un fattore medio di carico del […] %, che appare plausibile in considerazione dei fattori di carico soliti registrati dalle compagnie LCC.

(204) Il piano aziendale ha preso in esame le previsioni relative ai costi e alle entrate incrementali, comprese le categorie di entrate non direttamente legate al traffico aereo, e i costi degli incentivi finanziari offerti a easyJet. In particolare, le previsioni hanno preso in considerazione anche il traffico aggiuntivo e i movimenti aerei aggiuntivi attesi a seguito della sottoscrizione dell'accordo e delle condizioni contrattuali in esso riportate.

(205) Per sottoporre questa decisione a una prova di stress, FBS ha infine incaricato a una società di revisione […] («secondo perito») di verificare se un investitore privato prudente operante in un'economia di mercato, orientato a principi di redditività, avrebbe sottoscritto lo stesso accordo nel 2003. Questa perizia («studio del secondo perito»), ultimata nel 2007, ha analizzato tutti gli accordi sottoscritti con altre compagnie aeree.

(206) L'analisi del secondo perito dell'accordo con easyJet del 2003 si è basata sulle previsioni di FBS già esposte al considerando 158.

(207) Il secondo perito ha verificato nel dettaglio la solidità delle previsioni relative ai costi e alle entrate di FBA e, sulla base delle informazioni disponibili al momento della conclusione dell'accordo, ha apportato correzioni alle ipotesi formulate da FBS, laddove ha ritenuto che tali ipotesi non fossero adeguate.

([62]) Sentenza *Charleroi*, punto 59.

(208) In questo contesto, il secondo perito ha, ad esempio, adeguato il piano aziendale affinché riportasse costi per investimenti pari a […] milioni di EUR per la creazione di cancelli di imbarco aggiuntivi per easyJet nel Terminal B. Ha inoltre apportato adeguamenti che tenessero conto del fatto che le previsioni di FBS si basavano su una bozza dell'accordo con easyJet non completamente corrispondente all'ultimo accordo sottoscritto. Il secondo perito ha dunque apportato gli adeguamenti al piano aziendale volti a garantire la perfetta corrispondenza tra il piano aziendale e le condizioni dell'accordo sottoscritto.

(209) Inoltre, sulla base delle previsioni di FBS (dopo le correzioni suddette) il secondo perito ha calcolato il valore attuale netto (*NET present value*, NPV) dell'accordo con easyJet del 2003 per il periodo 2004-2007 aggiornato al 30 dicembre 2003. Il valore attuale netto del flusso di cassa atteso (incassi e pagamenti) è rappresentato dalla somma scontata dei singoli flussi di cassa registrati nel periodo considerato. Il valore attuale netto è un indice finanziario utilizzato dalle imprese per valutare la redditività di un progetto. Il secondo perito ha calcolato il valore attuale netto aggregato dell'accordo con easyJet del 2003 al termine di ciascun anno fino allo scadere del contratto. A tal fine, ha calcolato il tasso di sconto da applicare per la riduzione del flusso di cassa sulla base del classico modello di valutazione degli attivi finanziari (*Capital Asset Pricing Model*, CAPM) ([63]), affinché il tasso di sconto potesse rispecchiare realmente il costo del capitale di FBS nel 2003.

(210) I valori attuali netti risultanti sono riportati nella tabella 10:

Tabella 10

Valori attuali netti del flusso di cassa atteso generato dall'accordo con easyJet del 2003

valori attuali netti aggregati alla fine dell'esercizio (valore al 30 dicembre 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Valore del capitale (in milioni di euro)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: Studio del secondo perito.

(211) Tali valori attuali netti sono tutti positivi e confermano la bontà dell'accordo sottoscritto con easyJet nel 2003.

(212) Il secondo perito ha sottolineato nella sua relazione che l'impatto sull'aeroporto di BER dell'accordo nella sua versione originaria, ovvero concluso con una durata di dieci anni e con l'opzione di proroga di ulteriori dieci anni, non è stato considerato da FBA nel 2003 nel momento in cui stava valutando la sottoscrizione dell'accordo. Come evidenziato dal secondo perito, l'accordo con easyJet del 2003 nella sua versione iniziale avrebbe dovuto trovare applicazione ancora per molti anni dopo l'apertura prevista dello scalo di BER nel 2011. Inoltre, l'accordo prevedeva condizioni apparentemente più favorevoli delle condizioni contemplate dal tariffario generale previsto per BER alla sua apertura. Pertanto, il secondo perito ritiene che vi fosse il rischio che la presenza del contratto con easyJet del 2003 avrebbe potuto indurre altre compagnie aeree a esercitare forti pressioni su FSB al fine di ridurre la differenza tra le tariffe generali applicate allo scalo di BER e quelle concordate con easyJet. Tuttavia, nel 2003 tale rischio appariva molto remoto, scarsamente prevedibile in considerazione della rapida evoluzione del mercato delle compagnie LCC e tantomeno quantificabile. In effetti, tale rischio non si è mai concretizzato. L'accordo di modifica con easyJet del 2007, che sarebbe scaduto al momento dell'apertura dell'aeroporto di BER, ha sostituito l'accordo con easyJet del 2003.

(213) Pertanto, il secondo studio conferma che un investitore prudente operante in economia di mercato avrebbe sottoscritto l'accordo con easyJet del 2003.

(214) In conclusione, l'accordo con easyJet del 2003 non si configura come aiuto di Stato.

([63]) In base al modello di valutazione degli attivi finanziari (*Capital Asset Pricing Model*, CAPM), la formula per il calcolo del tasso di sconto «ra» è la seguente:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
laddove:
rrf = rendimento di un titolo privo di rischio
rm = rendimento atteso sul mercato generale
Ba = beta dell'attività finanziaria

7.6. **Valutazione degli accordi con altre compagnie aeree (misura 3)**

(215) Le decisioni di FBS in merito alla conclusione degli accordi con Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle e Aer Lingus si sono altresì basate sulle previsioni ex ante relative al traffico incrementale e alle entrate e ai costi incrementali, che hanno suggerito che sarebbe stato redditizio sottoscrivere detti accordi.

(216) Per ciascuno di questi accordi, le previsioni di traffico atteso sono state elaborate in base all'attività prevista delle compagnie aeree in termini di movimentazioni di aeromobili e ragionevoli presupposti relativamente al loro fattore di carico. Tali stime hanno preso in esame le previsioni relative ai costi e alle entrate incrementali, comprese le categorie di entrate non direttamente legate al traffico aereo, e i costi degli incentivi finanziari offerti da FBA alle compagnie aeree.

(217) Come per l'accordo con easyJet del 2003, le previsioni ex ante di FBS sono state sottoposte a prove di stress da parte del secondo perito, dalle quali è emerso che la sottoscrizione di accordi con dette compagnie aeree genererebbe ancora entrate incrementali superiori ai costi incrementali per ogni contratto e per ogni anno del termine contrattuale complessivo (nonostante altre conclusioni più prudenti). Tale conclusione rappresenta il risultato dell'analisi condotta dal secondo perito per ogni accordo sulla base di queste previsioni adeguate, che sono perfettamente in linea con la metodica illustrata ai punti 7.4.4 e 7.5. L'analisi e gli adeguamenti del secondo perito poggiano esclusivamente sui dati e sulle previsioni messe a disposizione di FBS nel momento in cui stava valutando la sottoscrizione dell'accordo.

(218) I valori attuali netti ex ante calcolati dal secondo esperto per otto dei nove accordi interessati al momento della rispettiva sottoscrizione e relativamente al loro periodo di validità sono riportati nella tabella 11 seguente:

Tabella 11

Valori attuali netti degli accordi tra FBS e le diverse compagnie LCC

Compagnia aerea/Contratto	Termine contrattuale previsto	Valore attuale netto oltre il termine contrattuale (in EUR)
Ryanair (primo accordo)	dal 1º maggio 2003 al 30 aprile 2004	[…]
Ryanair (secondo accordo)	dal 1º maggio 2003 al 30 aprile 2008	[…]
Germanwings (primo accordo)	dal 26 ottobre 2003 al 31 ottobre 2006	[…]
Germanwings (secondo accordo)	dal 1º maggio 2004 al 30 aprile 2008	[…]
Volare	dal 26 ottobre 2003 al 31 marzo 2007	[…]
Icelandair	dal 6 giugno 2004 al 31 marzo 2009	[…]
Norwegian Air Shuttle	dal 29 marzo 2004 al 31 marzo 2009	[…]
Aer Lingus	dal 30 marzo 2004 al 31 marzo 2009	[…]

Fonte: Studio del secondo perito.

(219) La tabella evidenzia che tutti i valori attuali netti sono positivi. Pertanto, un investitore privato prudente operante in un'economia di mercato, orientato a principi di redditività, avrebbe razionalmente accettato le condizioni di tali accordi al momento della loro sottoscrizione.

(220) Per l'accordo con V-Bird ([64]) non è stato calcolato alcun valore attuale netto. In base alla seconda perizia, per tale accordo non era disponibile alcun piano aziendale redatto in precedenza. Tuttavia, le condizioni di tale accordo sono molto simili ai termini dell'accordo sottoscritto con Volare. Entrambi sono stati conclusi quasi contemporaneamente e per una durata analoga (tre anni e mezzo e quattro anni). Gli accordi hanno previsto l'applicazione del tariffario 2003 per la definizione delle tariffe aeroportuali e lo stesso incentivo sotto forma di sovvenzione dell'ammontare di […] EUR per Volare e V-Bird. Le condizioni di attività hanno previsto un numero simile di

([64]) Si tratta dell'unico accordo con un LCC incluso nel procedimento formale di indagine, che non è stato tuttavia riportato nella tabella 11.

movimentazioni di aeromobili e l'impiego di aeromobili dello stesso tipo. Inoltre, al momento della conclusione di tali accordi era plausibile ipotizzare che entrambe le compagnie aeree avrebbero avuto un fattore di carico simile. In questo modo, il traffico incrementale risultante da tali accordi è stato comparabile. Infine, da entrambi gli accordi è stato possibile ipotizzare che avrebbero comportato costi di funzionamento incrementali simili per FBS. Per quanto riguarda le analogie tra entrambi gli accordi, è plausibile la conclusione secondo cui l'accordo con V-Bird superi il test rappresentato dal principio dell'investitore privato in economia di mercato.

(221) V-Bird ha sospeso la propria attività in data 8 ottobre 2004 e ha presentato istanza di fallimento, accettata il 18 ottobre 2004. V-Bird è stata posta in liquidazione all'inizio di gennaio 2005. Non esiste quindi più alcuna società che avrebbe tratto vantaggio, direttamente o indirettamente, da potenziali aiuti di Stato legati all'accordo con V-Bird.

(222) In considerazione di quanto esposto, nessuno degli accordi riportati nella tabella 6 prevede aiuti di Stato.

7.7. **Valutazione del contratto di locazione con easyJet del 2004 (misura 4)**

(223) Taluni soggetti interessati hanno espresso l'opinione che il contratto di locazione con easyJet del 2004 abbia concesso a easyJet l'uso esclusivo del Terminal B all'aeroporto di Schönefeld, negando ad altre compagnie aeree l'accesso a questo terminal.

(224) Come esposto al considerando 55, nel periodo compreso tra il 2004 e il 2007 easyJet ha preso in locazione un'area di circa […] m^2 da adibire a uffici e sportelli per il check-in, vale a dire il […] % della superficie totale del Terminal B. Le aree pubbliche del Terminal B (corridoi, sale e bar) sono accessibili anche ai passeggeri di altre compagnie, in quanto non esiste alcuna separazione fisica tra Terminal A e Terminal B.

(225) L'assegnazione di aree per il check-in a determinate compagnie aeree e la concessione di diritti di branding e pubblicitari alle compagnie nelle aree immediatamente circostanti costituiscono una prassi commerciale consolidata negli aeroporti europei e internazionali, e tali accordi sono ampiamente diffusi.

(226) Soprattutto quando una compagnia aerea o un'alleanza di compagnie aeree movimentano un numero considerevole di passeggeri da o verso un determinato aeroporto, da un punto di vista operativo (e quindi commerciale) è ragionevole concentrare le relative attività in un unico terminal. Ciò consente di ottimizzare i processi operativi sia dell'aeroporto che della compagnia aerea.

(227) Pertanto, un gestore aeroportuale non conferisce necessariamente un vantaggio economico a una compagnia concedendole l'utilizzo esclusivo di tutti i banchi per il check-in e delle aree adibite ad uffici di un terminal. Ciò potrebbe accedere solo se il gestore aeroportuale garantisse alla compagnia aerea l'uso esclusivo di alcune aree oltre il fabbisogno della compagnia stessa (laddove altre ad compagnie aeree sarebbe impedito di sfruttare la capacità reale), ovvero se il canone di locazione applicato alla compagnia aerea fosse sproporzionatamente basso. Come dimostrato più avanti, il contratto di locazione con easyJet del 2004 non soddisfa nessuna di queste due condizioni.

(228) Sin dall'avvio delle sue attività allo scalo di Schönefeld, easyJet è stata di gran lunga la compagnia aerea dominante. Tra il 2004 e il 2007, easyJet ha trasportato tra il […] % e il […] % di tutti i suoi passeggeri a Schönefeld. Già nel 2003 si era infatti previsto che easyJet sarebbe stata divenuta la compagnia aerea di gran lunga più importante in termini di traffico. In virtù degli obblighi contrattuali di easyJet che prevedono che la compagnia stazioni un determinato numero di aeromobili a Schönefeld, FBS ha potuto ipotizzare un traffico passeggeri elevato corrispondente sin dal momento in cui easyJet ha iniziato la propria attività.

(229) Secondo l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, la capacità del Terminal B era di 600 000 passeggeri l'anno, cifra, in base alle stime, di gran lunga inferiore al numero di passeggeri che hanno viaggiato con easyJet da e verso lo scalo di Schönefeld a partire dal 2004 ([…] milioni ([65])). È pertanto evidente che con il contratto di locazione con easyJet del 2004 FBS non ha inteso perseguire alcuna strategia di «accumulo di capacità» volta a impedire ad altre compagnie aeree concorrenti di easyJet di operare a Schönefeld. Nel 2006 […] milioni di passeggeri sono stati movimenti nel Terminal B senza modifiche tecniche rilevanti; la cifra equivale a più del doppio della capacità teorica. La capacità di movimentare un volume di passeggeri così elevato è stata da attribuire prevalentemente all'uso delle strutture del terminal da parte di un unico vettore, che ha permesso di ottimizzare i flussi di passeggeri.

(230) Per quanto riguarda il canone di locazione, il confronto con i canoni applicati presso diversi scali appare privo di senso in considerazione delle differenze tra aeroporti relativamente a capacità, condizioni di mercato e qualità delle strutture. I canoni di locazione pagati da easyJet sono stati, di fatto, in linea con il regime dei canoni di locazione applicato da FBS e non hanno beneficiato di alcuna riduzione.

(231) Nel Terminal B easyJet ha corrisposto […] EUR al m^2 per le aree dei banchi accettazione e […] EUR al m^2 per le aree uffici. Canoni simili sono stati concordati con altre compagnie aeree per strutture analoghe in altri termini. Ad esempio, Germanwings ha pagato […] EUR al m^2 per le aree dei banchi accettazione nel Terminal A. Ad Aeroflot sono stati addebitati […] EUR al m^2 per un ufficio nel Terminal A. Nel Terminal B, Condor aveva preso in locazione aree adibite a uffici prima di easyJet corrispondendo un canone inferiore per lo stesso tipo di strutture del Terminal B. Mentre easyJet ha corrisposto […] EUR al m^2 per le aree uffici, Condor ha dovuto pagare solo […] EUR al m^2.

([65]) Studio del secondo perito, tabella 2, pagina 22.

(232) Questo tipo di confronto è opportuno per valutare l'esistenza di un vantaggio economico conferito attraverso il contratto di locazione con easyJet del 2004. In effetti, a differenza di un accordo che disciplina l'intera attività di una compagnia aerea presso un aeroporto e i suoi principali rapporti finanziari con esso ([66]), il contratto di locazione relativo a banchi accettazione e aree adibite a uffici riguarda l'accesso a strutture generalmente considerate standard all'interno di un dato aeroporto. Inoltre, i canoni di locazione stabiliti con questi accordi sono inferiori a tariffe aeroportuali, contributi di marketing e altri incentivi finanziari. Pertanto, il gestore aeroportuale non è pertanto incentivato in modo significativo a stabilire canoni personalizzati o a negoziare i canoni più elevati con le compagnie aeree. L'interesse commerciale del gestore aeroportuale consiste piuttosto nel concentrare le operazioni di una data compagnia aerea in un'area per garantire l'efficienza operativa a vantaggio dei clienti, in particolare quando, come nel caso di FSB, il gestore è mosso dall'intento di attrarre compagnie aeree e indurle ad aumentare il loro traffico.

(233) Pertanto, contrariamente agli argomenti addotti dai soggetti interessati, non avrebbe necessariamente senso assegnare aree alle compagnia aerea sulla base di gare pubbliche. Una tale pratica appare essere effettivamente molto insolita negli aeroporti europei. Il comportamento atteso da un gestore aeroportuale orientato a principi di redditività consiste nell'individuare aree adatte in termini per ogni compagnia aerea importante che operi in un aeroporto, in termini di capacità e altre caratteristiche e applicare un canone di locazione adeguato in linea con la prassi consolidata presso l'aeroporto.

(234) Per questi motivi, il livello di un canone di locazione non conferisce un vantaggio economico se è ampiamente in linea con gli affitti applicati ad altre compagnie aeree operanti nell'aeroporto. È questo il caso del contratto di locazione con easyJet del 2004.

(235) Ha inoltre senso il fatto che un gestore aeroportuale concluda tali contratti per una durata corrispondente al termine del contratto «principale» che disciplina l'attività della compagnia presso lo scalo. È questo il caso del contratto di locazione con easyJet del 2004.

(236) Per quanto riguarda l'impianto di smistamento bagagli, i sistemi in funzione nei Terminal A e B si presentano come identici da un punto di vista tecnico, a eccezione di un aspetto: l'impianto di smistamento bagagli del Terminal B è attrezzata con un'apparecchiatura a raggi X, installata su richiesta della polizia tedesca. In caso contrario, l'autorizzazione all'esercizio del Terminal B sarebbe stata revocata. L'equipaggiamento tecnico dell'impianto di smistamento bagagli del Terminal B non conferisce a easyJet alcun vantaggio operativo in termini carico e scarico più veloce o meno problematico dei bagagli. Piuttosto, offre un metodo integrato di controlli a raggi X, laddove tale circostanza non influenza tuttavia la procedura di check-in della compagnia aerea.

(237) In effetti, il sistema di sicurezza integrato di easyJet causa piuttosto difficoltà a livello operativo. In caso di reclamo di un bagaglio che richiede un controllo manuale, il passeggero è richiamato all'area controlli di sicurezza del Terminal B. Ma il passeggero si troverà a quel punto già nell'area imbarchi e deve pertanto essere informato e riportato all'area controlli di sicurezza. Si tratta di una procedura complicata, a causa della quale l'ultimo orario dell'ultima chiamata al check-in dei passeggeri in partenza dal Terminal B dello scalo di Schönefeld è di almeno 30 minuti prima dell'orario di decollo previsto. easyJet applica attualmente un anticipo di 40 minuti, altrimenti non si riuscirebbe a garantire il completamento in orario della procedura. Per contro, al Terminal A non vi sono limiti simili. Un limite di 20 minuti prima del decollo rappresenta la prassi abituale e non crea problemi di natura tecnica.

(238) Un'ulteriore problema è legato alle differenze tra gli impianti di smistamento bagagli dei Terminal B e A relativamente alla loro suscettibilità ai guasti tecnici. A causa della tecnologia integrata di sicurezza e del maggior grado di complessità che essa comporta, l'impianto di smistamento bagagli del Terminal B è stato in funzione l'[…] % del tempo di funzionamento complessivo, mentre l'impianto del Terminal A è stato in funzione l'[…] %.

(239) In considerazione di quanto sopra, si può concludere che nessuna delle disposizioni del contratto di locazione con easyJet del 2004 ha conferito a easyJet un vantaggio economico. Tale accordo non costituisce pertanto un aiuto di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le seguenti misure cui la Germania ha dato esecuzione a favore delle imprese di cui alle lettere da a) a l), non si configurano come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE):

a) l'accordo di controllo e di trasferimento degli utili concluso in data 6 agosto 1992 tra Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH e Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

b) l'accordo concluso in data 19 dicembre 2003 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ed easyJet Airline Company Ltd;

([66]) Come in base all'accordo con easyJet del 2003.

c) l'accordo concluso in data 31 marzo 2003 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Ryanair Limited;

d) l'accordo concluso in data 28 aprile 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Ryanair Limited;

e) l'accordo concluso in data 14 ottobre 2003 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Germanwings GmbH;

f) l'accordo concluso in data 23 dicembre 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Germanwings GmbH;

g) l'accordo concluso in data 22 ottobre 2003 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Volare Airlines SpA;

h) l'accordo concluso in data 3 novembre 2003 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e VBird Airlines B.V.;

i) l'accordo concluso in data 6 giugno 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Icelandair Reykjavik Airport;

j) l'accordo concluso in data 17 maggio 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Norwegian Air Shuttle AS;

k) l'accordo concluso in data 13 maggio 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH e Air Lingus Limited;

l) l'accordo di locazione concluso nel marzo 2004 tra Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ed easyJet Airline Company Ltd. per l'utilizzo di determinate aree e strutture del terminal B dell'aeroporto di Schönefeld.

Articolo 2

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 febbraio 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente