DECISIONE (UE) 2018/1276 DELLA COMMISSIONE

del 22 febbraio 2018

nel caso SA.31149 (2012/C) — Germania

Presunto aiuto di Stato a favore di Ryanair

[notificata con il numero C(2018) 1034]

(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,

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

dopo avere invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 10 luglio 2007 (in appresso: «decisione di avvio del 2007»), la Commissione ha informato la Germania in merito alla sua decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE a fronte del finanziamento concesso all'aeroporto di Lubecca, delle relazioni finanziarie tra la città anseatica di Lubecca e Infratil Limited (in appresso: «Infratil»), nonché delle relazioni finanziarie tra l'aeroporto e la compagnia aerea Ryanair. Al procedimento di indagine formale è stato assegnato il numero SA.21877 (C 24/2007). Il 24 ottobre 2007 è stata adottata una rettifica della decisione di avvio del 2007.

(2) Il 29 novembre 2007 la decisione di avvio del 2007 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([2]). La rettifica è stata pubblicata il 7 dicembre 2007 ([3]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni sulle misure in questione entro un mese dalla pubblicazione.

(3) Il 28 gennaio 2009, Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V. (in appresso: «SGF») ([4]) ha presentato una denuncia relativa al caso SA.21877 che è stata registrata con il numero SA.27585.

(4) Il 22 giugno 2010 e il 30 giugno 2010, SGF ha presentato un'ulteriore denuncia secondo la quale la Germania avrebbe concesso un ulteriore aiuto di Stato illegale a Flughafen Lübeck GmbH (in appresso: «FLG») e Infratil. Tale denuncia è stata registrata con il numero SA.31149.

(5) Con lettera del 22 febbraio 2012 (in appresso: «decisione di avvio del 2012»), la Commissione ha informato la Germania in merito alla sua decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, in ragione del presunto aiuto di Stato concesso a favore di FLG, Infratil, Ryanair e di altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Lubecca ([5]).

(6) La decisione di avvio del 2012 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 10 agosto 2012 ([6]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni sulle misure in questione entro un mese dalla pubblicazione.

([1]) GU C 241 del 10.8.2012, pag. 56.
([2]) GU C 287 del 29.11.2007, pag. 27.
([3]) GU C 295 del 7.12.2007, pag. 29.
([4]) La SGF è una organizzazione non governativa costituita ai sensi delle disposizioni della direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia (GU L 156 del 25.6.2003, pag. 17).
([5]) Prima dell'avvio di tale procedura è stato effettuato l'esame delle misure nel contesto dei casi CP 31/2009 (SA.27585) e CP 162/2010 (SA.31149).
([6]) Decisione della Commissione, del 22 febbraio 2012, relativa agli aiuti di Stato SA.27585 e SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 e CP 162/2010) – Presunti aiuti di Stato a favore dell'aeroporto di Lubecca, di Infratil e di compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (Ryanair, Wizz Air e altre) – Germania – Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE (GU C 241 del 10.8.2012, pag. 56).

(7) Nel 2014 la Commissione ha riunito i casi SA.21877, SA.27585 e SA.31149.

(8) Il 7 febbraio 2017 la Commissione ha adottato una decisione finale nei casi SA.21877, SA.27585 e SA.31149 ([1]). Per quanto concerne eventuali aiuti di Stato a favore di Ryanair, in tale decisione la Commissione ha valutato soltanto il contratto tra il gestore aeroportuale e Ryanair del 2000. Nella sua decisione, la Commissione ha riscontrato che le informazioni contenute nel suo fascicolo al momento della decisione erano insufficienti per consentirle di verificare se gli accordi conclusi successivamente, in particolare quelli del 2010, costituivano aiuti di Stato a favore di Ryanair. Di conseguenza la Commissione ha affermato che avrebbe esaminato tali accordi in una decisione distinta ([2]).

(9) Il 27 luglio 2017 è stata trasmessa alla Germania una richiesta di informazioni sui due accordi accessori conclusi tra FLG e Ryanair nel 2010, nonché su una relazione di Oxera del 6 febbraio 2015 ([3]). La Germania ha chiesto una proroga del termine per la trasmissione delle informazioni, che è stata concessa dalla Commissione il 2 agosto 2017. Le informazioni richieste sono state quindi fornite il 20 settembre 2017.

(10) Il 22 settembre 2017 è stata inviata una richiesta di informazioni a Ryanair, inoltrata anche alla Germania. Il 6 ottobre 2017 Ryanair e Oxera hanno presentato informazioni in merito a tale richiesta. Il 24 ottobre 2017 la Commissione ha trasmesso alla Germania i documenti ricevuti da Ryanair con la richiesta di formulare delle osservazioni in merito.

(11) In relazione al procedimento nei casi SA.21877, SA.27585 e SA.31149 la Commissione fa riferimento ai considerando da 1 a 61 della decisione (UE) 2017/2336.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. Informazioni di contesto in merito all'esame e alle misure

2.1.1. *Informazioni relative all'aeroporto e allo sviluppo del volume di passeggeri*

(12) L'aeroporto di Lubecca si trova a circa 73 km da Amburgo nel Land Schleswig-Holstein.

(13) L'aeroporto stesso definisce come suo bacino di utenza le vaste zone di Amburgo e dell'Øresund (zona di Copenhagen/Malmö).

(14) Secondo uno studio di mercato condotto dall'aeroporto nel 2009 ([4]), la maggior parte dei passeggeri (in partenza) dell'aeroporto di Lubecca proveniva da Amburgo (ossia il 47,20 %). L'aeroporto di Amburgo si trova a 78 km dall'aeroporto di Lubecca, una distanza che corrisponde a circa 65 minuti in auto.

(15) Fino al 2000 l'aeroporto dipendeva dalle entrate derivanti da voli charter e voli nel contesto dell'aviazione generale. Nel 2000 l'aeroporto ha cambiato modello aziendale ed è diventato un aeroporto per compagnie aeree a basso costo che genera entrate da una combinazione di attività aeronautiche e attività non aeronautiche. A partire da tale momento in poi, la grande maggioranza dei voli presso l'aeroporto di Lubecca è stata effettuata dalla compagnia aerea Ryanair, che nel 2010 rappresentava circa il 90 % del traffico.

(16) Originariamente l'aeroporto di Lubecca era gestito da FLG, una società a responsabilità limitata il cui unico socio era la città anseatica di Lubecca. L'aeroporto è stato privatizzato per la prima volta nel 2005, ma è stato tuttavia riacquistato dalla città anseatica di Lubecca nel 2009. Un referendum tenutosi a Lubecca nell'aprile 2010 ha assicurato la prosecuzione delle attività dell'aeroporto e approvato ulteriori investimenti nell'espansione fino all'arrivo di un nuovo investitore privato. Nel 2012 è stato trovato un nuovo investitore privato. Negli ultimi anni il proprietario dell'aeroporto è cambiato più volte.

(17) Il volume di passeggeri è aumentato da 48 652 passeggeri nel 1999 a 697 559 passeggeri nel 2009. Successivamente è calato progressivamente, contrariamente alle aspettative dell'aeroporto, che prevedeva un volume pari a 2,2 milioni di passeggeri al più tardi entro il 2015.

([1]) Decisione (UE) 2017/2336 della Commissione, del 7 febbraio 2017, SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) e SA.31149 (2012/C) – Germania – Presunti aiuti di Stato a favore di Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 339 del 19.12.2017, pag. 1).

([2]) Cfr. considerando 186 della decisione (UE) 2017/2336.

([3]) Relazione Oxera, «*Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport*» [Analisi economica del principio dell'operatore in economia di mercato: aeroporto di Lubecca], 6 febbraio 2015.

([4]) «*Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*» [Concetto Take-Off – Flughafen Lübeck GmbH], 21 dicembre 2009, pag. 23.

(18) Al momento della presente decisione l'aeroporto di Lubecca non è più utilizzato da nessuna compagnia aerea. Non sono offerti né voli di linea né voli charter.

2.1.2. *Il contratto dall'anno 2000*

(19) Nel maggio 2000 FLG ha concluso un contratto con Ryanair relativo a servizi aeroportuali (in appresso: «contratto del 2000») che disciplinava i diritti aeroportuali che Ryanair doveva versare, nonché i pagamenti per la commercializzazione a carico dell'aeroporto. Il contratto del 2000 doveva avere validità dal 1º giugno 2000 fino al 31 maggio 2010.

(20) Per la rotta verso Londra-Stansted i costi e le entrate erano disciplinati nel contratto come segue:

Tabella 1

Costi ed entrate ai sensi del contratto del 2000 secondo il punto di vista di FLG

	< 18 rotazioni di aeromobili ogni settimana	≥ 18 rotazioni di aeromobili ogni settimana
Costi di FLG:		
Sostegno alla commercializzazione - costo per passeggero in arrivo	EUR […] (*)	EUR […]
	Fino al 31 maggio 2005	Dal 1º giugno 2005 in poi
Entrate di FLG:		
Diritti che Ryanair deve versare per ciascun aeromobile	EUR […]	EUR […]
Diritti che Ryanair deve versare per ciascun passeggero in arrivo	EUR […]	EUR […]
Diritti netti che Ryanair deve versare per ciascun passeggero in arrivo (diritti meno il sostegno alla commercializzazione)	*EUR […]*	*EUR […]*
Altro:		
Diritto sul volume d'affari per ciascun biglietto venduto da FLG	[…]	[…]
Partecipazione al fatturato realizzato con le auto a noleggio prenotate tramite FLG	*[…]*	*[…]*
Diritto per la sicurezza (versato da Ryanair all'autorità competente)	EUR […]	EUR […]

(*) Informazioni riservate.

2.2. **Eventuali aiuti di Stato concessi dal gestore dell'aeroporto FLG a Ryanair**

(21) A marzo e ottobre 2010 Ryanair e FLG hanno stipulato due accordi accessori al contratto del 2000 di cui sopra (in appresso, collettivamente: «accordi del 2010» o «accordi accessori del 2010»).

(22) Il primo accordo accessorio, concluso il 29 marzo 2010 (in appresso: l'«accordo accessorio n. 1»), copriva il periodo dal 28 marzo 2010 al 30 ottobre 2010. Si tratta di un'estensione del contratto del 2000 con scadenza nel maggio 2010 che ha introdotto una nuova tariffa di commercializzazione pari a […] EUR per passeggero la quale doveva essere corrisposta da FLG in cambio di un evento di commercializzazione limitato nel tempo organizzato da Ryanair. Questo nuovo pagamento per servizi di commercializzazione si aggiungeva al pagamento

per quelli disciplinati dal contratto del 2000 pari a […] EUR per passeggero (in caso di meno di 18 rotazioni settimanali degli aeromobili) oppure a […] EUR per passeggero (in caso di più di 18 rotazioni settimanali degli aeromobili). Poiché Ryanair effettuava più di 18 rotazioni degli aeromobili ogni settimana, FLG ha dovuto versare complessivamente […] EUR per passeggero a Ryanair per tutta la durata dell'accordo. Tutte le restanti condizioni del contratto del 2000 sono state mantenute invariate e, di conseguenza, i diritti di assistenza ai passeggeri da corrispondere a FLG per ciascun passeggero in partenza ammontavano a […] EUR, mentre i diritti di assistenza sulla rampa da corrispondere per ciascuna rotazione dell'aeromobile ammontavano a […] EUR.

(23) Il 31 ottobre 2010, in seguito alla scadenza dell'accordo accessorio n. 1, è stato sottoscritto un secondo accordo accessorio (in appresso: «accordo accessorio n. 2»). Nell'accordo accessorio n. 2 non sono state mantenute le condizioni dell'accordo accessorio n. 1, bensì si è tornati ai pagamenti per la commercializzazione fissati nel contratto del 2000, il che ha significato una proroga dei termini di tale contratto di tre anni, fino al 1º novembre 2013.

(24) Il giorno della stipula dell'accordo accessorio n. 1, ovvero il 29 marzo 2010, FLG ha inoltre concluso un accordo per servizi di commercializzazione con Airport Marketing Services Limited (in appresso: «AMS»), una filiale interamente controllata di Ryanair. Tale accordo per servizi di commercializzazione copriva il periodo dal 29 marzo al 30 ottobre 2010 e specificava anche i servizi pubblicitari che AMS doveva svolgere sul sito www.ryanair.com per i quali FLG ha dovuto pagare […] EUR.

2.3. **Oggetto dell'esame**

(25) Il contratto del 2000 tra FLG e Ryanair è stato oggetto della decisione (UE) 2017/2336. Di conseguenza, la presente decisione riguarda esclusivamente l'accordo accessorio n. 1 e l'accordo accessorio n. 2 del 2010.

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

(26) La Commissione sospettava che Ryanair avesse beneficiato di un vantaggio selettivo in ragione degli accordi del 2010 e, di conseguenza, che sussistesse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE.

3. **OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA**

(27) La Germania ha ritenuto che gli accordi del 2010 non falsassero né minacciassero di falsare la concorrenza, né tantomeno incidessero sugli scambi tra Stati membri, dal momento che l'aeroporto di Lubecca era un piccolo aeroporto regionale il quale non era in concorrenza con l'aeroporto di Amburgo o con altri aeroporti.

(28) Per quanto riguarda l'accordo accessorio n. 1 la Germania ha sostenuto che l'accordo era conforme alle condizioni di mercato e non ha conferito alcun vantaggio a Ryanair. La Germania ha sostenuto che, con riferimento al caso *Helaba I* ([1]), non sarebbe concesso alcun vantaggio qualora altri gestori di aeroporti regionali offrissero condizioni analoghe a Ryanair. La Germania ha altresì affermato che tutto ciò sarebbe stato dimostrato dall'analisi comparativa di Ryanair.

(29) La Germania ha sostenuto che compagnie aree a basso costo quali Ryanair e Wizz Air avrebbero meno necessità di servizi di assistenza a terra e infrastrutture. Innanzitutto, presso l'aeroporto di Lubecca sarebbero stati necessari meno banchi di accettazione, poiché i passeggeri potevano effettuare il check-in con Ryanair online. In secondo luogo, non vi sarebbe stata la necessità di autobus per il trasporto di passeggeri. In terzo luogo, gli aeromobili di Ryanair avrebbero trascorso meno tempo a terra, dato che i sentieri pedonali presso l'aeroporto di Lubecca sono più brevi. In quarto luogo, non vi sarebbero stati voli di coincidenza e i bagagli per persona sarebbero stati meno numerosi, di conseguenza, le strutture e i servizi corrispondenti non sarebbero stati necessari. In quinto e ultimo luogo vi sarebbe stato un minor bisogno di servizi di pulizia a terra dal momento che spesso la pulizia degli aeromobili sarebbe stata svolta dal personale di bordo.

(30) Per quanto riguarda l'accordo accessorio n. 2, la Germania ha sottolineato che si trattava di un'estensione del contratto del 2000 senza modifiche significative. La Germania ha ritenuto che il contratto del 2000 fosse in linea con il criterio dell'operatore in economia di mercato.

(31) Inoltre, la Germania ritiene che i presunti vantaggi concessi a Ryanair non potrebbero essere attribuiti allo Stato alla luce della sentenza nella causa *Stardust Marine* ([2]). Secondo il parere delle autorità tedesche, FLG ha agito in maniera indipendente e senza subire influenze da parte dello Stato. Inoltre, la Germania ha indicato che FLG non era integrata nelle strutture di pubblica amministrazione. Il controllo delle autorità sulla gestione di FLG si sarebbe inoltre limitato al contesto dell'aviazione e alle questioni di responsabilità pubblica e non comprendeva alcuna attività di gestione.

([1]) Sentenza del Tribunale, del 3 marzo 2010, *Bundesverband deutscher Banken/Commissione («Helaba I»)*, T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.
([2]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione* («Stardust Marine»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

(32) FLG ha dichiarato che le misure non sono da imputare alla Germania, in quanto gli accordi sono stati negoziati in maniera indipendente da FLG.

4.2. Ryanair

(33) Ryanair ha sostenuto che gli accordi del 2010 non siano imputabili allo Stato.

(34) Inoltre, Ryanair ha sostenuto che non vi sarebbe stata selettività, dato che per quanto concerne gli accordi del 2010 si è trattato soltanto di accordi accessori di breve durata tramite i quali si prorogavano le disposizioni esistenti ai sensi del contratto del 2000. L'unico elemento nuovo è costituito da una modifica negoziata a condizioni di mercato relativa al sostegno alla commercializzazione.

(35) Ryanair ha dichiarato che il contratto con FLG è stato concluso in ragione di considerazioni economiche. L'aeroporto di Lubecca, nella sua veste di aeroporto secondario redditizio vicino all'aeroporto di Amburgo e alla città di Lubecca stessa, è stato considerato come un'importante meta culturale di viaggio. Sebbene non sia riuscita a presentare alcun piano economico per motivare le ragioni che hanno portato all'avvio delle sue operazioni presso l'aeroporto di Lubecca, Ryanair ha sottolineato che un tale piano economico non sarebbe in linea di massima necessario per un investitore privato. Ryanair ha spiegato che i suoi servizi presso l'aeroporto di Lubecca erano stati interrotti in ragione di considerazioni economiche, ossia, tra l'altro, a causa di costi più elevati e (stante la crisi economica) di profitti inaspettatamente inferiori.

(36) Ryanair ha dichiarato che gli aeroporti regionali dell'Unione versavano in una difficile posizione di mercato. Per questo motivo dovrebbero essere prese in considerazione entrate dell'aeroporto risultanti tanto da attività aeronautiche quanto da quelle non aeronautiche (il cosiddetto «approccio *single-till*»). Dato che i contratti con Ryanair prevedono solitamente un elevato numero di passeggeri, spesso tali relazioni commerciali contribuiscono ad aumentare la notorietà degli aeroporti e ad attrarre altre compagnie aeree, oltre a punti di vendita al dettaglio e altri prestatori di servizi. Inoltre, Ryanair ha spiegato che vi sarebbero indizi chiari a sostegno del fatto che un maggior numero di passeggeri porterebbe a entrate maggiori da attività non aeronautiche.

(37) Ryanair ha sostenuto che, alla luce del principio dell'operatore in economia di mercato, ogni offerta commerciale comporta in linea di principio un miglioramento della situazione esistente fintantoché il beneficio marginale atteso supera i costi marginali. Inoltre, Ryanair ha affermato che si deve tenere conto del fatto che le sue esigenze sono significativamente inferiori rispetto a quelle di altre compagnie aeree in ragione del modello aziendale perseguito e dell'efficienza operativa.

(38) Ryanair ha effettuato un confronto tra l'aeroporto di Lubecca e aeroporti di dimensioni analoghe che presentano una situazione analoga. Gli aeroporti comparativi presi in considerazione sono stati Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nimes e Prestwick. La valutazione dei diritti pagati da Ryanair agli aeroporti comparativi ha mostrato che quelli corrisposti da Ryanair all'aeroporto di Lubecca erano in linea di massima superiori alla media degli aeroporti comparativi, sia per passeggero sia per rotazione dell'aeromobile.

(39) Ryanair ha presentato due relazioni Oxera nelle quali è stata valutata la redditività attesa degli accordi accessori del 2010 ([1]). Entrambe le relazioni si basano su un piano aziendale sviluppato dall'aeroporto di Lubecca nel 2010 prima della stipula degli accordi sussidiari del 2010. Stando alle relazioni, sulla base di ipotesi realistiche formulate al momento della conclusione degli accordi accessori del 2010, si prevedeva che entrambi gli accordi accessori sarebbero stati sufficientemente redditizi e che un aeroporto operante in economia di mercato avrebbe probabilmente offerto condizioni analoghe. Secondo Oxera questo sarebbe il caso anche qualora si considerasse l'accordo per servizi di commercializzazione con AMS unitamente agli accordi accessori del 2010 e si includessero i costi sostenuti da AMS, ma non le entrate generate da AMS.

(40) Per quanto riguarda l'accordo per servizi di commercializzazione stipulato con AMS, Ryanair ha sostenuto che tali accordi sarebbero stati vantaggiosi per entrambe le parti dal momento che il sito web di Ryanair è molto apprezzato e l'aeroporto corrispondente ottiene quindi notorietà a livello internazionale nonché uno sviluppo del proprio marchio, oltre a essere utilizzato da un numero maggiore di passeggeri, aspetto questo che sarebbe stato confermato anche da un'ulteriore relazione Oxera del 26 settembre 2014.

([1]) Relazione Oxera «*Economic MEOP assessment: Lübeck airport*», 6 febbraio 2015. Relazione Oxera, «*Response to the European Commission's request*» [Risposta alla richiesta della Commissione europea], 6 ottobre 2017.

4.3. **Air Berlin**

(41) Air Berlin ha sostenuto che le rotte offerte da Ryanair dall'aeroporto di Lubecca erano in concorrenza diretta con quelle offerte da Air Berlin in partenza dall'aeroporto di Amburgo. Ciò valeva in particolare per destinazioni quali Londra, Milano e Barcellona, proposte da entrambe le compagnie aeree.

(42) Air Berlin ha sostenuto che l'obiettivo della strategia di commercializzazione di Ryanair sarebbe stato quello di sottrarre potenziali clienti, tra gli altri, ad Air Berlin. A fronte dei prezzi inferiori offerti da Ryanair, i clienti si sarebbero trasferiti dall'aeroporto di Amburgo a quello di Lubecca. Air Berlin afferma di aver subito notevoli perdite economiche a causa degli aiuti di Stato. Air Berlin avrebbe infatti dovuto sospendere parte dei suoi collegamenti aerei a causa dell'offerta parallela di Ryanair in partenza dall'aeroporto di Lubecca. Inoltre, Air Berlin ha sostenuto che era difficile offrire destinazioni nuove partendo dall'aeroporto di Amburgo, fintantoché Ryanair volava verso destinazioni analoghe a prezzi estremamente bassi in partenza dall'aeroporto di Lubecca.

(43) Air Berlin ha affermato altresì che l'accordo con Ryanair sarebbe imputabile alla Germania. Secondo lo statuto di FLG, i diritti derivanti dall'utilizzo dell'aeroporto devono essere approvati dal consiglio di sorveglianza (articolo 12 dello statuto). Quattro dei sei membri del consiglio di sorveglianza erano eletti dalla città anseatica di Lubecca. Air Berlin è quindi giunta alla conclusione che la città anseatica di Lubecca poteva essere ritenuta responsabile.

(44) Secondo Air Berlin, anche l'accordo per servizi di commercializzazione stipulato tra AMS e FLG destava preoccupazioni, in quanto i vantaggi derivanti dal «supporto alla commercializzazione» non sembravano essere assolutamente correlati alle effettive spese di commercializzazione di Ryanair.

5. **OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

5.1. **Osservazioni della Germania in merito alle osservazioni di Ryanair**

(45) Secondo la Germania, le osservazioni formulate da Ryanair mostrano che l'aeroporto di Lubecca ha agito in linea con il principio dell'operatore in economia di mercato.

(46) La Germania ha sottolineato in particolare la fondatezza dell'approccio di Ryanair nel comprovare la compatibilità con il mercato degli accordi mediante un'analisi della redditività e un'analisi comparativa.

(47) Secondo il parere delle autorità tedesche gli accordi accessori del 2010 non erano imputabili allo Stato, poiché sono stati negoziati e conclusi in maniera indipendente da FLG senza alcun coinvolgimento della città anseatica di Lubecca. Inoltre, per quanto riguarda l'accordo accessorio n. 2, la Germania ha sottolineato che tale accordo rappresentava soltanto un rinnovo del contratto del 2010 che non conteneva alcuna modifica sostanziale. Di conseguenza tutte le considerazioni formulate sull'accordo del 2010 si applicherebbero anche a questo accordo accessorio.

(48) La Germania ha affermato di non comprendere il motivo per cui l'accordo per servizi di commercializzazione stipulato tra FLG e AMS è oggetto del presente procedimento di indagine dato che FLG non ha utilizzato fondi pubblici nel quadro di tale accordo. I costi derivanti dall'accordo per servizi di commercializzazione stipulato con AMS sarebbero stati coperti da fondi privati, provenienti dalla Camera dell'industria e del commercio di Lubecca, una rappresentanza di imprese private. La Germania ha altresì affermato che l'accordo per servizi di commercializzazione con AMS potrebbe essere considerato conforme alle condizioni di mercato. Ciò sarebbe corroborato dalla constatazione che FLG doveva versare costi inferiori rispetto ad altri aeroporti che avevano stipulato accordi analoghi. Inoltre, l'accordo in questione era basato sulla promessa di Ryanair di ampliare l'offerta di collegamenti aerei inserendo due ulteriori destinazioni.

(49) Un ulteriore aspetto da considerare sarebbe la funzione dell'aeroporto di Lubecca come capacità di riserva per l'aeroporto di Amburgo e come infrastruttura di trasporto necessaria per la Germania settentrionale.

5.2. **Osservazioni della Germania in merito alle osservazioni di Air Berlin**

(50) Secondo la Germania, ad Air Berlin sarebbero stati concessi i medesimi vantaggi di Ryanair in caso di soddisfacimento dei medesimi criteri in termini di numero di passeggeri e frequenza di voli. Tuttavia Air Berlin aveva invece rifiutato qualsiasi offerta di negoziazione con FLG, in quanto non aveva mai avuto l'intenzione di operare presso l'aeroporto di Lubecca. Air Berlin non avrebbe mai contestato le condizioni applicate a Ryanair presso l'aeroporto di Amburgo. Inoltre, diverse compagnie aeree si sarebbero lamentate (tra l'altro, anche con la Commissione) del fatto che Air Berlin abbia beneficiato di un notevole aiuto di Stato concesso dagli Emirati arabi uniti. Di conseguenza, Air Berlin non poteva presentare sé stessa come una vittima nei confronti del suo principale concorrente, ossia Ryanair.

(51) La Germania ha contestato altresì l'affermazione di Air Berlin secondo la quale l'aeroporto di Lubecca e l'aeroporto di Amburgo avrebbero operato in concorrenza tra loro. In particolare, la Germania ha sottolineato il fatto che nel 2000 Amburgo gestiva un volume di passeggeri almeno settanta volte superiore a quello dell'aeroporto di Lubecca. L'assenza di denunce da parte di altri aeroporti indica che non vi sarebbe stata alcuna concorrenza tra i due aeroporti.

(52) Inoltre, la Germania ha respinto l'affermazione di Air Berlin secondo la quale sarebbe stato concesso un vantaggio economico a Ryanair. La Germania ha dichiarato che Air Berlin si sarebbe basata su calcoli non corretti e che l'unico criterio pertinente per valutare la conformità con il mercato di un accordo stipulato tra un aeroporto e una compagnia aerea è il principio dell'operatore in economia di mercato.

6. **VALUTAZIONE DELLA MISURA**

(53) 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.

(54) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si applicano cumulativamente. Di conseguenza, una misura costituisce un aiuto di Stato soltanto se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

— il beneficiario è un'impresa,

— la misura gli conferisce un vantaggio,

— tale vantaggio è concesso utilizzando risorse statali,

— il vantaggio è selettivo, e

— la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

6.1. **Attività economica e concetto di impresa**

(55) La nozione di «impresa» abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento. Le attività che comportano l'offerta di beni o servizi su un particolare mercato sono da considerarsi attività economiche.

(56) Dal momento che Ryanair è un'impresa privata che fornisce servizi di trasporto aereo a fronte di un compenso e mira a perseguire profitti, Ryanair è un'impresa che esercita un'attività economica. Di conseguenza si tratta di un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

6.2. **Vantaggio economico**

(57) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, per vantaggio si intende un vantaggio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale ([1]).

(58) Se un aeroporto dispone di fondi pubblici è possibile escludere in linea di principio un aiuto a favore di una compagnia aerea qualora al rapporto tra l'aeroporto e la compagnia aerea si applichino normali condizioni di mercato. La valutazione del rispetto di tale principio del cosiddetto «operatore in economia di mercato» avviene confrontando il comportamento delle autorità pubbliche con quello di un operatore economico privato comparabile che opera in normali condizioni di mercato, con l'obiettivo di stabilire se un accordo conferisce un vantaggio alla controparte ([2]).

6.2.1. *Osservazioni preliminari sul principio dell'operatore in economia di mercato*

(59) Ai sensi del punto 53 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ([3]) è possibile escludere in linea di principio l'esistenza di un aiuto a favore di una compagnia aerea che utilizza un determinato aeroporto se il prezzo praticato per i servizi aeroportuali è in linea con il prezzo di mercato («primo approccio» – confronto con il prezzo di mercato). Un secondo approccio consiste nel dimostrare tramite un'analisi ex ante, ossia un'analisi basata su informazioni disponibili al momento della concessione dell'aiuto, nonché sugli sviluppi prevedibili in quel momento, che l'accordo porterà ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto e costituisce parte di una strategia globale che porterà alla redditività quanto meno a lungo termine («secondo approccio» – analisi ex ante della redditività) ([4]).

([1]) Cfr. ad esempio sentenza della Corte, dell'11 luglio 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60.
([2]) Ibidem.
([3]) Comunicazione della Commissione – Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).
([4]) Cfr. punto 53 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

(60) Per quanto riguarda il primo approccio, la Commissione non ritiene che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un vero prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti ([1]). Di conseguenza la Commissione è del parere che l'analisi ex ante della redditività incrementale sia da considerarsi l'approccio migliore e più appropriato per la valutazione degli accordi tra gli aeroporti e le singole compagnie aeree.

(61) L'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato può essere utile, in linea di principio, sulla base di un prezzo medio su mercati paragonabili se tale prezzo può essere calcolato o desunto da altri indicatori di mercato in maniera affidabile. Tuttavia, nel caso dei servizi aeroportuali questo metodo è meno adatto in quanto la struttura dei costi e delle entrate varia spesso in maniera notevole tra i diversi aeroporti. Costi ed entrate dipendono in particolare dalla fase di sviluppo dell'aeroporto, dal numero di compagnie aeree che volano da e verso l'aeroporto, dalla capacità in termini di passeggeri, dallo stato dell'infrastruttura o dagli investimenti correlati, dal quadro normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché dalle passività e dai debiti esistenti dell'aeroporto ([2]).

(62) Inoltre, qualsiasi analisi puramente comparativa è resa più difficoltosa dalla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo. Nella fattispecie è evidente che le relazioni commerciali tra gli aeroporti e le compagnie aeree non si basano sempre esclusivamente su un regolamento in materia di diritti pubblicato. Piuttosto, le relazioni commerciali possono variare notevolmente. Dette relazioni comprendono la ripartizione dei rischi relativi al trasporto aereo di passeggeri, nonché tutte le obbligazioni economiche e finanziarie ad esso associate, i sistemi di incentivazione di uso comune e la variazione della ripartizione del rischio nel corso della durata degli accordi. Di conseguenza, le transazioni in questione non possono essere adeguatamente confrontate sulla base di un diritto di assistenza o di un diritto per passeggero.

(63) Inoltre, l'applicazione di un parametro di riferimento non costituisce un metodo adeguato per la determinazione dei prezzi di mercato se i parametri di riferimento disponibili non sono stati determinati sulla base di considerazioni di carattere commerciale o se i prezzi esistenti sono stati significativamente distorti da misure statali. Nel settore del trasporto aereo, tali distorsioni sono evidenti, come spiegato nei punti da 57 a 59 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014:

«Gli aeroporti di proprietà pubblica sono tradizionalmente considerati dai pubblici poteri come infrastrutture dirette a facilitare lo sviluppo locale e non come imprese operanti secondo le regole di mercato. I prezzi praticati da tali aeroporti di conseguenza tendono ad essere stabiliti senza tener conto di considerazioni di mercato e in particolare di sane prospettive di redditività ex ante, ma essenzialmente alla luce di considerazioni di ordine sociale o regionale.

Anche se alcuni aeroporti sono di proprietà privata o sono gestiti senza tener conto di considerazioni di ordine sociale o regionale, i prezzi praticati da tali aeroporti possono essere in larga misura influenzati dai prezzi praticati dalla maggior parte degli aeroporti sovvenzionati con fondi pubblici in quanto le compagnie aeree tengono conto di tali prezzi quando negoziano con aeroporti appartenenti a privati o che sono gestiti da privati.

In tali circostanze, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un vero prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti. Questa situazione può cambiare o evolversi in futuro…».

(64) Inoltre, gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno stabilito che l'utilizzo di parametri di riferimento in relazione al settore in questione è solo uno dei metodi che possono essere utilizzati per analizzare se un beneficiario abbia goduto di un vantaggio economico che non gli sarebbe stato concesso in condizioni di mercato normali ([3]). La Commissione può comunque procedere secondo tale approccio, sebbene non sia tenuta a farlo qualora, come nel caso in esame, detto approccio non sia adatto.

(65) In sostanza, Ryanair ha ritenuto che il principio dell'operatore in economia di mercato possa essere applicato in maniera tale da effettuare un confronto con gli accordi commerciali di altri aeroporti europei. Nello specifico, l'impresa ha confrontato i diritti versati dalla stessa agli aeroporti di Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes e Prestwick con quelli da versare secondo gli accordi conclusi con l'aeroporto di Lubecca. Lo studio di comparazione non ha tuttavia verificato se tali aeroporti comparativi soddisfacevano tutte le condizioni previste negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, in quanto ha preso in considerazione soltanto il volume di traffico, il tipo di traffico presso l'aeroporto e il grado di ricchezza dell'area circostante ([4]).

([1]) Cfr. punto 59 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

([2]) Cfr. considerando 88 e 89 della decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacchia – Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).

([3]) Per quanto riguarda l'utilizzo di tassi di riferimento in relazione alla redditività (in contrapposizione alla formazione dei prezzi) nel settore, cfr. la sentenza del Tribunale, del 3 luglio 2014, *Spagna e altri/Commissione*, cause riunite T-319/12 e T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, punto 44.

([4]) Per gli ulteriori indicatori da esaminare cfr. punto 60 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(66) Dopo aver confrontato al considerando 296 della sua decisione di avvio del 2012 i diritti fissati negli accordi accessori del 2010 con i diritti in vigore presso l'aeroporto di Amburgo, la Commissione dubitava della conformità dei diritti fissati negli accordi accessori del 2010 rispetto alle condizioni di mercato. La Commissione rileva che il volume di traffico a Lubecca era notevolmente inferiore a quello registrato presso l'aeroporto di Amburgo. Nella Germania settentrionale Amburgo è l'aeroporto che presenta il volume di traffico più elevato. L'aeroporto di Amburgo era utilizzato per tutti i settori del traffico aereo, mentre quello di Lubecca si era specializzato nei voli a basso costo che richiedono meno banchi di accettazione (*check-in*) e strutture per i passeggeri in transito, nessun servizio autobus per i passeggeri, meno personale e strutture per la gestione dei bagagli e meno personale di pulizia, nonché per i quali il tempo di assistenza è più breve. Di conseguenza, l'aeroporto di Amburgo non era sufficientemente paragonabile all'aeroporto di Lubecca.

(67) Tenuto conto di queste considerazioni, la Commissione ritiene che nel caso in esame si debba applicare l'approccio suggerito in generale negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 che prevede l'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato alle relazioni commerciali tra gli aeroporti e le compagnie aeree, ossia l'analisi ex ante della redditività incrementale ([1]).

6.2.2. *Orizzonte temporale per l'esame*

(68) Secondo la Commissione come orizzonte temporale per testare la redditività di accordi tra aeroporti e compagnie aeree si deve di norma stabilire la durata di un accordo stesso. Poiché le compagnie aeree sono in grado di adattare le loro attività nel breve termine e il corrispondente contenuto di un accordo futuro è solitamente imprevedibile, di norma un operatore gestore aeroportuale privato non presumerebbe che i termini corrispondenti di un accordo continuerebbero ad essere validi anche oltre la sua durata ([2]).

(69) Gli accordi accessori del 2010 non sono stati conclusi contemporaneamente bensì a distanza di oltre sei mesi l'uno dall'altro e riguardavano periodi diversi. Inoltre tali accordi differiscono tra loro nel contenuto in quanto solo l'accordo accessorio n. 1 prevedeva un ulteriore pagamento per la commercializzazione di un importo rilevante in relazione a un evento di commercializzazione limitato nel tempo.

(70) La Commissione ritiene pertanto che i due accordi sussistano in maniera indipendente l'uno dall'altro e che la redditività di ciascun accordo accessorio debba essere valutata separatamente rispetto alla corrispondente durata ([3]).

(71) Nella sua sentenza nella causa *Stardust Marine* la Corte ha statuito che: «*…per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva*» ([4]).

(72) Di conseguenza, nell'esaminare gli accordi in questione, tanto l'esistenza quanto l'ammontare di qualsiasi aiuto devono essere valutati sulla base delle circostanze al momento della firma degli accordi e, in particolare, delle informazioni e degli sviluppi prevedibili disponibili in quel momento.

6.2.3. *Valutazione dell'accordo accessorio n. 1*

(73) Ai sensi della sentenza nella causa *Charleroi* ([5]), nel valutare le misure in questione, la Commissione deve tenere conto di tutti gli aspetti pertinenti delle misure e del loro contesto. È necessario esaminare se l'aeroporto, nello stabilire un accordo con una compagnia aerea durante il periodo di validità dell'accordo, è in grado di coprire i costi derivanti dall'accordo con un ragionevole margine di profitto, sulla base di sane prospettive di medio termine ([6]).

([1]) Cfr. punti 61 e 63 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
([2]) Cfr. ad esempio decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di stato SA.22614 (C 53/07) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109).
([3]) Cfr. anche la sentenza del Tribunale, del 15 settembre 1998, *BP Chemicals Limited/Commissione* («BP Chemicals»), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, punti 170 e 171; decisione della Commissione, del 19 dicembre 2012, relativa al caso SA.35378 (2012/N) – Germania – Finanziamento dell'aeroporto di Berlino-Brandeburgo (GU C 36 dell'8.2.2013, pag. 10).
([4]) Sentenza della Corte, del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione* (*«Stardust Marine»*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 71.
([5]) Sentenza del Tribunale, del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, («Charleroi»), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punto 59.
([6]) Cfr. punto 63 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(74) Questo aspetto viene misurato calcolando la differenza tra le entrate incrementali attese e i costi incrementali attesi derivanti dall'accordo, applicando al flusso di cassa risultante un tasso di aggiornamento adeguato.

(75) Questo approccio è giustificato dal fatto che un gestore aeroportuale può avere un interesse oggettivo nella conclusione di una transazione con una compagnia aerea e ciò a prescindere dal confronto con le condizioni commerciali offerte alle compagnie aeree da altri gestori aeroportuali o anche con le condizioni commerciali offerte dal gestore dell'aeroporto stesso ad altre compagnie.

(76) In tale contesto, la Commissione osserva altresì che la differenziazione dei prezzi è una pratica commerciale abituale. Tuttavia, una tale politica differenziata dei prezzi dovrebbe essere giustificata dal punto di vista commerciale.

(77) Nel valutare la redditività incrementale dell'accordo, è opportuno prendere in considerazione soltanto i costi e le entrate incrementali generati nel corso della durata dell'accordo, ossia dal 28 marzo al 30 ottobre 2010.

(78) In linea con questo approccio, Oxera ha presentato un calcolo ex ante della redditività incrementale degli accordi accessori del 2010 ([1]). Nei suoi calcoli Oxera considera il volume di traffico incrementale complessivo, nonché tutti i costi e tutte le entrate relativi all'attività di Ryanair presso l'aeroporto di Lubecca. Poiché il contratto del 2010 è scaduto nel maggio 2010, la Commissione ritiene che ciò sia appropriato.

(79) L'analisi di Oxera si basa sulle condizioni degli accordi stipulati tra FLG e Ryanair, sui dati finanziari effettivi di FLG e sulle proiezioni ex ante di un piano economico presentato dalla Germania, sviluppato il 10 marzo 2010 da FLG ([2]). Tale piano economico contiene il volume di passeggeri ex ante, nonché i costi e le entrate previsti dell'aeroporto di Lubecca tra il 2010 e il 2015. È stato originariamente creato nel dicembre 2009 e successivamente modificato rettificando il volume di traffico verso il basso e aggiungendo due ulteriori scenari. L'analisi dei costi e delle entrate incrementali effettuata da Oxera si fonda su dati provenienti da questa versione modificata del piano economico del 10 marzo 2010, dato che la creazione è temporalmente più vicina alla data della firma degli accordi del 2010.

(80) Nel piano economico si distinguono tre scenari:

— scenario migliore (*best case*): in questo scenario, in considerazione dell'aspettativa secondo la quale Ryanair avrebbe stabilito una propria sede presso l'aeroporto, si è ipotizzato un aumento significativo del volume di traffico nel periodo in esame. Di conseguenza, il piano prevede entrate non aeronautiche maggiori e l'espansione dei servizi non aeronautici,

— scenario intermedio (*middle case*): in questo scenario si sono ipotizzati un'assenza di cambiamenti e uno sviluppo corrispondente ai dati disponibili per il 2010 come anno di preparazione del piano economico, e

— scenario più pessimistico (*worst case*): in questo scenario si è ipotizzata la chiusura dell'aeroporto nel 2012 e la conseguente diminuzione del volume di passeggeri tanto nel 2010 quanto nel 2011.

(81) Mentre il volume di passeggeri nello scenario migliore aumenta da […] passeggeri nel 2010 a […] passeggeri nel 2013 e determina entrate proporzionalmente più elevate, nello scenario intermedio il volume di passeggeri stagna in linea con i dati attesi per il 2010 attestandosi a […] passeggeri. Nello scenario più pessimistico il volume di passeggeri diminuisce rapidamente nel 2011 e nel 2012 le operazioni presso l'aeroporto cessano.

(82) Oxera ha sottolineato che nel contesto dell'analisi degli accordi del 2010 non è stato ritenuto opportuno considerare il piano economico più pessimistico come ipotesi di partenza, dato che lo scenario si basa sul presupposto che il referendum del 2010 a Lubecca avrebbe portato alla chiusura dell'aeroporto. Dato che, il 25 aprile 2010, soltanto un mese dopo la firma dell'accordo accessorio n. 1, i cittadini si sono espressi a favore del mantenimento dell'esistenza dell'aeroporto, aspetto che ha assicurato ulteriori investimenti nello sviluppo dell'aeroporto (cfr. considerando 16), la Commissione ritiene appropriato il fatto che le parti abbiano ipotizzato una prosecuzione delle attività presso l'aeroporto ([3]). Al fine di garantire un approccio prudente, Oxera ha basato la sua analisi principalmente su proiezioni di FLG che stanno alla base dello scenario intermedio.

([1]) Relazione Oxera «*Economic MEOP assessment: Lübeck airport,*» 6 febbraio 2015. Relazione Oxera, «*Response to the European Commission's request*», 6 ottobre 2017.

([2]) *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung* [Aeroporto di Lubecca – Aggiornamento del concetto di Takeoff, incl. pianificazione aziendale e degli investimenti], 10 marzo 2010.

([3]) Cfr. «*Take-OFF Konzept - Flughafen Lübeck GmbH*» del 21 dicembre 2009. Questa ipotesi è altresì in linea con una lettera del 2009 di Ryanair indirizzata a FLG contenente vari impegni di Ryanair in relazione a una futura cooperazione.

(83) La tabella 2 mostra che si è supposto che le entrate derivanti dall'accordo accessorio n. 1 avrebbero superato i costi incrementali e, pertanto, nello scenario per il quale Oxera ha effettuato i calcoli si è registrata un'eccedenza annua di […] EUR ([1]).

Tabella 2

Analisi della redditività incrementale dell'accordo accessorio n. 1

Analisi della redditività dell'accordo accessorio n. 1 al contratto per servizi aeroportuali tra l'aeroporto di Lubecca e Ryanair		
	Avvertenza:	
	Unità	
Tasso di attualizzazione utilizzato	%	[…]
Tasso di crescita	%	2,70
Durata dell'accordo	Anni	0,6
Probabilità di rinnovo dell'accordo	%	30
Commercializzazione AMS (2 = incl. caso migliore, 1 = incl. caso intermedio, 0 = escl.)	n.a.	0
Accordo accessorio n. 1		
Accordo accessorio n. 1 valido dal	Data	28.3.2010
Accordo accessorio n. 1 valido fino al	Data	30.10.2010
Quota dell'anno 2010, nel quale era valido lo sconto	%	59,5
Quota dell'anno 2010, nel quale erano validi l'accordo e lo sconto	%	77,8
Pagamenti per la commercializzazione		
Sconto di commercializzazione per passeggero in partenza in caso di max. 17 rotazioni settimanali degli aeromobili:	EUR/passeggero in partenza	[…]
Sconto di commercializzazione per passeggero in partenza a partire da 18 rotazioni settimanali degli aeromobili:	EUR/passeggero in partenza	[…]
Soglia numero di rotazioni settimanali degli aeromobili	Rotazioni aeromobili	18,00
Sconto di commercializzazione risultante dall'accordo accessorio n. 1 (EUR/passeggero in partenza)	EUR/passeggero in partenza	[…]
Rotazioni degli aeromobili di Ryanair convertite rispetto a un anno	Rotazioni aeromobili	1 779
Rotazioni degli aeromobili di Ryanair ogni settimana	Rotazioni aeromobili	34
Sconto di commercializzazione (EUR/passeggero di partenza)	EUR/passeggero in partenza	[…]
Redditività		**2010**
Passeggeri in partenza di Ryanair	Passeggeri in partenza	[…]
Numero totale di passeggeri in partenza	Passeggeri in partenza	[…]
Rotazioni degli aeromobili di Ryanair	Rotazioni aeromobili	1 058
Numero complessivo di rotazioni degli aeromobili	Rotazioni aeromobili	1 160

([1]) Secondo la relazione Oxera del 6 febbraio 2015 il valore attuale netto di entrambi gli accordi accessori è positivo anche quando si utilizzano come base per il piano economico le proiezioni dello scenario migliore.

Analisi della redditività dell'accordo accessorio n. 1 al contratto per servizi aeroportuali tra l'aeroporto di Lubecca e Ryanair		
Entrate		
Diritto per la sicurezza dei passeggeri	EUR/passeggero in partenza	[…]
Diritto di assistenza sulla rampa	EUR/TA	[…]
Diritto di assistenza ai passeggeri	EUR/passeggero in partenza	[…]
Diritto di sicurezza aeroportuale	EUR/passeggero in partenza	[…]
Entrate da attività aeronautiche	Migliaia di EUR	[…]
Entrate da attività non aeronautiche	Migliaia di EUR	[…]
Entrate totali	Migliaia di EUR	[…]
Costi		
Costi di esercizio	Migliaia di EUR	[…]
Commercializzazione	Migliaia di EUR	[…]
Commercializzazione AMS	Migliaia di EUR	[…]
Ammortamento	Migliaia di EUR	[…]
Costi totali	Migliaia di EUR	[…]
Flusso di cassa netto	Migliaia di EUR	[…]
Terminal value	Migliaia di EUR	[…]
Flussi di cassa totali	Migliaia di EUR	[…]
Numero di anni nei quali si genera il flusso di cassa	Anni	0,6
Tasso di attualizzazione	n.a.	[…]
Valore attuale netto (VAN)	Migliaia di EUR	[…]
Valore attuale netto (VAN)	Milioni di EUR	[…]

Fonte: relazione Oxera, «*Response to the European Commission's request*», 6 ottobre 2017.

(84) Dato che gli accordi del 2010 non includono alcun obiettivo per Ryanair in relazione al volume di traffico, le previsioni per tale volume sono state desunte rispettivamente dalle proiezioni di FLG per il 2010 ovvero dallo scenario intermedio del piano economico. La quota di voli Ryanair presso l'aeroporto viene considerata costante con un valore pari al 91 % e corrisponde alla media degli ultimi tre anni precedenti la stipula dell'accordo accessorio n. 1. Le rotazioni degli aeromobili di Ryanair sono state calcolate sulla base di 189 posti per aeromobile e un fattore di riempimento pari all'80 %. Ciò corrisponde ai dati effettivi per il 2010, poiché il fattore di riempimento di Ryanair ai sensi della relazione sulla gestione e del bilancio 2010 dell'impresa era allora compreso tra l'81 % e l'82 %. Il volume di passeggeri incrementale previsto nel corso della durata dell'accordo accessorio n. 1 è stato estrapolato dal numero pianificato di voli.

(85) Poiché nello scenario intermedio del piano economico non si ipotizza alcun aumento del volume di passeggeri, bensì le proiezioni si basano su informazioni già esistenti per l'anno 2010, e dato che le cifre previste sono inferiori ai dati effettivi per l'anno precedente (2009), la Commissione ritiene che tale approccio sia giustificato.

(86) Inoltre, la Commissione constata che l'analisi della sensitività effettuata da Oxera mostra che il valore attuale netto rimane positivo anche utilizzando i numeri di passeggeri effettivi ex post di Ryanair attestandosi a […] EUR.

(87) Secondo la prassi costante della Commissione, nel valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea rispetti il principio dell'operatore in economia di mercato, si deve tenere conto oltre che dei

diritti aeroportuali (meno eventuali sconti, sostegno alla commercializzazione o sistemi di incentivazione) anche delle entrate generate presumibilmente dalle attività della compagnia aerea presso l'aeroporto in relazione ad attività non aeronautiche (il cosiddetto approccio «*single-till*») ([1]). Un operatore privato in economia di mercato si attenderebbe ragionevolmente di realizzare le seguenti entrate incrementali in relazione al contratto:

a) entrate da attività aeronautiche risultanti da diritti versati da Ryanair per i passeggeri e l'atterraggio; ed

b) entrate derivanti da attività non aeronautiche, ad esempio, da tariffe dei parcheggi, negozi in franchising o negozi gestiti direttamente.

(88) Oxera tiene conto delle entrate derivanti da attività aeronautiche per passeggero risultanti da diritti aeroportuali ai sensi dell'accordo accessorio n. 1 in associazione al contratto del 2000 e moltiplica tale valore per i rispettivi numeri di passeggeri. In linea con la prassi decisionale della Commissione, i diritti di sicurezza non sono stati inclusi nell'analisi dato che FLG li versava all'autorità pubblica competente ([2]). Oxera ha sostenuto che l'aeroporto poteva attendersi entrate pari a […] EUR derivanti da attività aeronautiche ai sensi dell'accordo accessorio n. 1. La Commissione ritiene che tale risultato sia affidabile.

(89) Nel piano economico di FLG le entrate derivanti da attività non aeronautiche per passeggero sono determinate sulla base dello scenario intermedio. In linea con le proiezioni per il 2010, si stima che le entrate derivanti da attività non aeronautiche si attestino inoltre attorno al […] % delle entrate derivanti da attività aeronautiche ([3]). Rientrano in tale entrate derivanti da attività non aeronautiche, ad esempio: entrate generate da negozi, ristoranti e parcheggi. Oxera stima che le entrate derivanti da attività non aeronautiche ammontino a […] EUR.

(90) Secondo la prassi costante della Commissione nel calcolare i costi incrementali si deve tener conto di tutti i costi sostenuti dall'aeroporto in relazione alle attività della compagnia aerea presso l'aeroporto. Tali costi incrementali possono comprendere tutte le categorie di spese o costi di commercializzazione, come ad esempio costi incrementali di personale e attrezzature indotti dalla presenza della compagnia aerea presso l'aeroporto ([4]).

(91) Secondo la prassi decisionale della Commissione, non si deve tener conto invece, ai fini della verifica del principio dell'operatore in economia di mercato, dei costi che l'aeroporto dovrebbe sostenere in ogni caso indipendentemente dall'accordo stipulato con la compagnia aerea ([5]).

(92) Coerentemente con questo approccio, Oxera prende in considerazione i costi incrementali operativi e di commercializzazione.

(93) I costi di commercializzazione sono stati desunti dal contratto del 2000, che è stato mantenuto nell'accordo accessorio n. 1 e aumentato dai pagamenti supplementari per la commercializzazione nel corso della durata dell'accordo accessorio n. 1 dal 28 marzo al 30 ottobre 2010.

Tabella 3

Pagamenti per la commercializzazione per passeggero in partenza ai sensi dell'accordo accessorio n. 1

Pagamenti per la commercializzazione per passeggero in partenza in caso di:	
meno di 18 rotazioni di aeromobili ogni settimana	18 o più rotazioni di aeromobili ogni settimana
[…] EUR	[…] EUR

(94) Poiché la previsione prevedeva più di 18 rotazioni settimanali di aeromobili, i pagamenti per la commercializzazione erano stimati a […] EUR per passeggero in partenza. L'ammontare totale dei pagamenti per la commercializzazione è stato calcolato moltiplicando questo importo per il corrispondente numero previsto di passeggeri Ryanair in partenza. I costi incrementali di commercializzazione per il periodo da marzo a ottobre 2010 ammontavano quindi a […] EUR.

([1]) Cfr. punto 64 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
([2]) Ibidem.
([3]) La Commissione rileva che tale constatazione si basa sull'ipotesi secondo la quale le entrate derivanti da attività non aeronautiche per passeggero siano cresciute passando da circa […] delle entrate derivanti da attività aeronautiche, utilizzate come base per il contratto del 2000, a circa […] nel 2010. La Commissione ritiene che questa ipotesi sia adeguata alla luce della crescita registrata presso l'aeroporto di Lubecca dopo il 2000.
([4]) Cfr. punto 64 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
([5]) Cfr. punto 64 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014; decisione (UE) 2015/1226 della Commissione del 23 luglio 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Angoulême, di Snc-Lavalin, di Ryanair e di Airport Marketing Services (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 48); decisione (UE) 2015/1584 della Commissione, del 1º ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA e di vari vettori aerei operanti sull'aeroporto di Alghero (GU L 250 del 25.9.2015, pag. 38); decisione (UE) 2016/2069 della Commissione, del 1º ottobre 2014, relativa alle misure SA.14093 (C 76/2002) cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di Brussels South Charleroi Airport e di Ryanair (GU L 325 del 30.11.2016, pag. 63).

(95) I costi incrementali di esercizio sono stati stimati ricorrendo a un'analisi di regressione che determina le ripercussioni di una variazione del volume di passeggeri complessivo sui costi di esercizio dell'aeroporto. Tuttavia, poiché i costi di esercizio previsti cambiano ogni anno nello scenario intermedio, ma il volume di passeggeri previsto rimane invariato, Oxera non è stata in grado di effettuare alcuna analisi di regressione secondo questo scenario. Di conseguenza Oxera ha determinato i costi incrementali di esercizio in base alle ipotesi medie derivanti dallo scenario migliore e da quello peggiore in maniera da garantire un approccio prudente. Oxera ha stimato che i costi incrementali di esercizio ammontavano a […] EUR.

(96) Dato che la quota di Ryanair per quanto concerne il volume di traffico presso l'aeroporto di Lubecca al momento dell'accordo era pari al 90 %, la Commissione ritiene che tale approccio sia appropriato.

(97) Il calcolo della redditività incrementale dell'accordo accessorio n. 1 non ha incluso alcun costo di ammortamento (costi di investimento).

(98) Per il calcolo Oxera ha utilizzato un tasso di attualizzazione pari al 2,24 % che corrisponde al tasso di riferimento della Commissione più 100 punti base. La Commissione ritiene che un tasso di attualizzazione pari al 10 % sia più vicino al costo medio ponderato del capitale di un operatore in economia di mercato rispetto al tasso di riferimento più 100 punti base. Tuttavia, un'analisi della sensitività effettuata da Oxera ha dimostrato che il valore attuale netto sarebbe comunque pari a […] EUR anche applicando un tasso di attualizzazione del 10 % e sarebbe quindi in ogni caso positivo.

(99) Inoltre Oxera ha effettuato un'analisi della sensitività, tra l'altro, per i seguenti scenari:

a) calcolo con un tasso di attualizzazione pari al 10 % (valore attuale netto positivo pari a […] EUR);

b) approccio dei numeri effettivi di passeggeri ex post di Ryanair anziché ricorrere ai dati ex ante adottati nello scenario intermedio del piano aziendale (valore attuale netto positivo pari a […] EUR);

c) approccio dei costi di esercizio derivanti dai dati effettivi di FLG per gli anni dal 2000 al 2010, anziché i costi assunti nel piano economico (valore attuale netto positivo pari a […] EUR).

(100) Ai fini della verifica del rispetto del principio dell'operatore in economia di mercato sono pertinenti esclusivamente le stime ex ante basate su dati noti o prevedibili al momento del processo decisionale. Una valutazione basata su dati ex post può tuttavia essere presa in considerazione per confermare ipotesi sulle quali si basano le entrate e i costi previsti ex ante.

(101) Secondo dati di Oxera, il valore attuale netto rimane positivo in tutti gli scenari di cui sopra.

(102) Inoltre Oxera ha condotto un'ulteriore analisi della sensitività che tiene conto dell'accordo per servizi di commercializzazione con AMS del 29 marzo 2010.

(103) L'accordo accessorio n. 1 e l'accordo per servizi di commercializzazione tra FLG e AMS del 2010 sono stati conclusi alla medesima data e presentano la medesima durata. AMS è una controllata al 100 % di Ryanair e i suoi dirigenti sono alti dirigenti di Ryanair. La Commissione ritiene che, di conseguenza, Ryanair e AMS costituiscano una singola unità economica, nel senso che AMS agisce nell'interesse di Ryanair ed è controllata da quest'ultima e gli utili realizzati da AMS vengono trasferiti a Ryanair sotto forma di dividendi o di un aumento del valore d'impresa. La Commissione ritiene pertanto che l'accordo accessorio n. 1 e l'accordo per servizi di commercializzazione del 2010 siano stati conclusi dalle medesime parti. Nell'accordo per servizi di commercializzazione del 2010 si afferma altresì che tale accordo si basa sull'obbligo di Ryanair di offrire collegamenti aerei da e per Lubecca. Di conseguenza la Commissione considera l'accordo accessorio n. 1 e l'accordo per servizi di commercializzazione del 2010 come parte di una e della medesima transazione commerciale. Il semplice fatto che FLG abbia stipulato l'accordo per servizi di commercializzazione del 2010 con AMS e non con Ryanair non impedisce di considerare l'accordo per servizi di commercializzazione e l'accordo relativo ai servizi aeroportuali, stipulati alla medesima data, come un'unica transazione commerciale.

(104) La Commissione ritiene pertanto che la redditività dei due accordi debba essere considerata congiuntamente.

(105) L'analisi della sensitività condotta da Oxera dimostra che, in caso di inclusione del pagamento che FLG doveva versare ai sensi dell'accordo per servizi di commercializzazione con AMS del 2010 pari a […] EUR, il valore attuale netto rimane positivo con […] EUR. Di conseguenza l'accordo stipulato con AMS ha soltanto ripercussioni minori sulla redditività dell'accordo accessorio n. 1.

(106) In seguito a una valutazione più approfondita delle relazioni Oxera, la Commissione ritiene che i risultati presentati siano adeguati e che il metodo utilizzato sia affidabile. A tale riguardo la Commissione basa le sue valutazioni anche sul fatto che le relazioni si fondano esclusivamente su informazioni ex ante disponibili al momento della firma dell'accordo. Inoltre l'ipotesi di un valore attuale netto positivo è corroborata dall'analisi della sensitività di Oxera.

(107) Di conseguenza la Commissione ritiene che, da una prospettiva ex ante, sarebbe stato probabile attendersi che l'accordo accessorio n. 1 sarebbe stato redditizio. Analogamente, l'accordo può essere considerato parte di una strategia complessiva dell'aeroporto volta al conseguimento della redditività, quanto meno nel lungo termine, poiché le misure a sostegno della commercializzazione mirano ad attirare più passeggeri.

6.2.4. *Valutazione dell'accordo accessorio n. 2*

(108) Come illustrato nella sezione 6.2.2, un operatore in economia di mercato avrebbe verificato i costi e le entrate incrementali nel corso della durata degli accordi, ossia per il periodo dal 31 ottobre 2010 al 1º novembre 2013.

(109) I calcoli di Oxera concernenti l'accordo accessorio n. 2 seguono il medesimo schema dei calcoli per l'accordo accessorio n. 1.

(110) La tabella 4 mostra che si è supposto che le entrate derivanti dall'accordo accessorio n. 2 avrebbero superato i costi e, pertanto, nello scenario per il quale Oxera effettuato i calcoli si è registrata un'eccedenza annua di […] EUR.

Tabella 4

Analisi della redditività incrementale dell'accordo accessorio n. 2

Analisi della redditività dell'accordo accessorio n. 2 al contratto per servizi aeroportuali tra l'aeroporto di Lubecca e Ryanair		
	Avvertenza:	
	Unità	
Tasso di attualizzazione utilizzato	%	[…]
Tasso di crescita	%	2,70
Durata dell'accordo	Anni	3,0
Probabilità di rinnovo dell'accordo		30
Accordo accessorio n. 2		
Accordo accessorio n. 2 valido dal		31.10.2010
Anno di inizio della durata	Anno	2010
Adeguamento della data di inizio della durata	%	17,0
Accordo accessorio n. 2 valido fino al		1.11.2013
Anno del termine della durata	Anno	2013
Adeguamento della data del termine della durata	%	83,6
Adeguamento combinato della data di inizio della durata	%	76,4
Quota dell'anno 2010, nel quale l'accordo era valido	%	22,2
Pagamenti per la commercializzazione		
Sconto di commercializzazione per passeggero in partenza in caso di max. 17 rotazioni settimanali degli aeromobili	EUR/passeggero in partenza	[…]
Sconto di commercializzazione per passeggero in partenza a partire da 18 rotazioni settimanali degli aeromobili	EUR/passeggero in partenza	[…]
Soglia numero di rotazioni settimanali degli aeromobili	Rotazioni aeromobili	18

Analisi della redditività dell'accordo accessorio n. 2 al contratto per servizi aeroportuali tra l'aeroporto di Lubecca e Ryanair

Rotazioni degli aeromobili di Ryanair l'anno	Rotazioni aeromobili	1 779			
Rotazioni degli aeromobili di Ryanair ogni settimana	Rotazioni aeromobili	34			
Sconto di commercializzazione (EUR/passeggero in partenza)	EUR/passeggero in partenza	[…]			
Redditività		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Adeguamento della data	%	22	100	100	100
Passeggeri in partenza di Ryanair	Passeggeri in partenza	[…]	[…]	[…]	[…]
Numero totale di passeggeri in partenza	Passeggeri in partenza	[…]	[…]	[…]	[…]
Rotazioni di aeromobili di Ryanair	Rotazioni aeromobili	302	1 779	1 779	1 487
Numero complessivo di rotazioni degli aeromobili	Rotazioni aeromobili	331	1 951	1 951	1 630
Entrate					
Diritto per la sicurezza dei passeggeri	EUR/passeggero in partenza	0	0	0	0
Diritto di assistenza sulla rampa	EUR/TA	[…]	[…]	[…]	[…]
Diritto di assistenza ai passeggeri	EUR/passeggero in partenza	[…]	[…]	[…]	[…]
Diritto di sicurezza aeroportuale	EUR/passeggero in partenza	0	0	0	0
Entrate da attività aeronautiche	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Entrate da attività non aeronautiche	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Entrate totali	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Costi					
Costi di esercizio	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Commercializzazione	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Commercializzazione AMS	Migliaia di EUR	0	0	0	0
Ammortamenti	Migliaia di EUR	0	[…]	[…]	[…]
Costi totali	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Flusso di cassa netto	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Terminal value	Migliaia di EUR	0	0	0	0
Flussi di cassa totali	Migliaia di EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Numero di anni nei quali si genera il flusso di cassa	Anni	0,2	1,2	2,2	3,0
Tasso di attualizzazione	n.a.	[…]	[…]	[…]	[…]
Valore attuale netto (VAN)	Migliaia di EUR	[…]			
Valore attuale netto (VAN)	Milioni di EUR	[…]			

Fonte: relazione Oxera, «*Response to the European Commission's request*», 6 ottobre 2017.

(111) Oxera ha affermato che, sulla base dei diritti fissati nel contratto del 2000 e nell'accordo accessorio n. 2, l'aeroporto poteva prevedere di conseguire entrate derivanti da attività aeronautiche per un importo complessivo pari a […]. Per quanto riguarda le entrate derivanti da attività non aeronautiche, Oxera si è basata nuovamente sulle ipotesi dello scenario intermedio del piano economico di FLG nel quale per le entrate non erano previsti cambiamenti rispetto al 2010 e ha stimato le entrate ammontare a […] EUR.

(112) Seguendo il medesimo approccio adottato per l'accordo accessorio n. 1 Oxera ha stimato i costi incrementali di esercizio ammontare complessivamente a […] EUR. Il calcolo dei costi di commercializzazione è stato effettuato sulla base del contratto originario del 2000 moltiplicando il valore indicato per il numero di volta in volta previsto di passeggeri Ryanair in partenza.

(113) Per i motivi esposti ai considerando da 82 a 96, la Commissione ritiene che l'approccio adottato da Oxera sia affidabile.

(114) Oxera ha incluso nel calcolo per l'accordo accessorio n. 2 una quota relativa ai passeggeri dei costi di ammortamento come costi di investimento. I costi sono stati stimati mediante un'analisi di regressione degli investimenti pianificati e dei numeri di passeggeri attesi in base al piano economico.

(115) Secondo lo scenario intermedio del piano economico di FLG del 2010, nessun investimento era stato specificamente adattato a Ryanair, bensì gli investimenti avrebbero potuto essere potenzialmente utilizzati anche da altre compagnie aeree. Ciò indica che i costi di investimento non sono imputabili ai costi incrementali dell'accordo accessorio n. 2. Come sottolineato dalla Germania, FLG ha costantemente cercato di attirare ulteriori compagnie aeree e ha anche avuto successo in tale attività, dato che anche Wizz Air serviva l'aeroporto. La Commissione prende altresì atto del fatto che gli accordi del 2010 non impongono a FLG di effettuare alcun investimento.

(116) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione conclude che non sarebbe adeguato attribuire all'accordo accessorio n. 2 gli investimenti effettuati presso l'aeroporto di Lubecca. La Commissione prende tuttavia atto del fatto che il valore attuale netto rimane positivo anche nel caso in cui si imputino i costi di investimento all'accordo per un importo pari a […] EUR.

(117) Inoltre, l'analisi della sensitività di Oxera ha dato un valore attuale netto positivo per gli scenari che seguono:

a) calcolo con un tasso di attualizzazione pari al 10 % (valore attuale netto positivo pari a […] EUR);

b) approccio dei numeri effettivi di passeggeri ex post di Ryanair anziché ricorrere ai dati ex ante adottati nello scenario intermedio del piano aziendale (valore attuale netto positivo pari a […] EUR);

c) approccio dei costi di esercizio derivanti dai dati effettivi di FLG per gli anni dal 2000 al 2010 ([1]), anziché i costi assunti nel piano economico (valore attuale netto positivo pari a […] EUR).

(118) In tale contesto, le conclusioni di cui ai considerando da 98 a 101 si applicano anche all'accordo accessorio n. 2.

(119) Di conseguenza la Commissione ritiene che, da una prospettiva ex ante, sarebbe stato probabile attendersi che l'accordo accessorio n. 2 sarebbe stato redditizio. Analogamente, in considerazione del suo contributo palesemente positivo l'accordo può essere considerato parte di una strategia complessiva dell'aeroporto volta al conseguimento della redditività, quanto meno nel lungo termine.

6.2.5. *Esito della valutazione*

(120) Sulla base delle informazioni trasmesse, la Commissione ritiene che FLG avrebbe potuto attendersi un risultato incrementale positivo per gli accordi del 2010 conclusi con Ryanair.

(121) Inoltre, anche considerando l'accordo per servizi di commercializzazione stipulato con AMS si potrebbe presumere che l'accordo accessorio n. 1 sarebbe redditizio in maniera incrementale.

(122) Pertanto la Commissione ritiene che il FLG abbia agito come un operatore in economia di mercato al momento della conclusione degli accordi del 2010 con Ryanair. Di conseguenza, tali accordi non hanno conferito alcun vantaggio economico a Ryanair che l'impresa non avrebbe conseguito in normali condizioni di mercato.

([1]) Oxera ha dichiarato che non è stato possibile ottenere da FLG dati per il periodo successivo al 2010.

7. **CONCLUSIONE**

(123) La Commissione conclude che gli accordi accessori del 2010 non hanno conferito alcun vantaggio economico a Ryanair. Pertanto, né l'accordo accessorio n. 1 né l'accordo accessorio n. 2 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE —

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'accordo accessorio n. 1 del 29 marzo 2010 stipulato tra Ryanair Ltd e Lübeck Airport GmbH non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 2

L'accordo accessorio n. 2 del 31 ottobre 2010 stipulato tra Ryanair Ltd e Lübeck Airport GmbH non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 febbraio 2018

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione