DECISIONE DELLA COMMISSIONE (UE) 2015/1227

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

[notificata con il numero C(2014)5085]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

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

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 25 gennaio 2007 le autorità francesi hanno notificato alla Commissione, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito «TFUE»), una misura a favore della società Airport Marketing Services (in appresso «AMS») — impresa controllata al 100 % dalla compagnia aerea Ryanair Limited (di seguito «Ryanair») — sotto forma di un contratto di marketing stipulato con quest'ultima. Questa misura è stata notificata come aiuto di Stato dalla Francia, ma dal momento che essa era già stata attuata dalle autorità francesi, la Commissione l'ha iscritta nel registro degli aiuti illegali con il n. NN 12/07.

(2) Su richiesta delle autorità francesi, il 20 febbraio 2007 e il 16 luglio 2007 sono state organizzate riunioni di lavoro con i servizi della Commissione.

(3) Con lettera del 26 febbraio 2007, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. In assenza di risposta entro il termine prescritto, le suddette autorità sono state sollecitate in data 15 giugno 2007. Con lettera del 12 luglio 2007, la Francia ha presentato le informazioni richieste.

(4) Il 28 novembre 2007 la Commissione ha notificato alle autorità francesi la decisione di avviare il procedimento di indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.

(5) Tale decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 15 febbraio 2008 ([3]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulla misura in questione.

(6) Il 18 dicembre 2007 e il 29 gennaio 2008 le autorità francesi hanno chiesto alla Commissione una proroga del termine prescritto per presentare le loro osservazioni sulla decisione di avvio. Con lettere del 4 gennaio 2008 e del 1º febbraio 2008, detta proroga è stata concessa fino al 28 febbraio 2008.

(7) Le osservazioni delle autorità francesi sono state comunicate alla Commissione il 2 giugno 2008.

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

([2]) GU C 41 del 15.2.2008, pag. 11 e GU C 96 del 31.3.2012, pag. 22.

([3]) GU C 41 del 15.2.2008, pag. 11.

(8) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn (in appresso la «CCIPB») il 25 febbraio 2008 ([4]), da AMS ([5]), dalla compagnia aerea Ryanair e dall'associazione delle compagnie aeree europee (*Association of European Airlines*, di seguito «AEA») il 14 marzo 2008 e dalla compagnia aerea Air France il 19 marzo 2008 ([6]). Con lettera dell'11 giugno 2008 la Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia per consentirle di formulare eventuali commenti.

(9) Il 7 luglio 2008 le autorità francesi hanno informato la Commissione che non avevano commenti sulle osservazioni dei terzi interessati.

(10) Su richiesta delle autorità francesi, il 4 novembre 2008 è stata organizzata una riunione tra i servizi della Commissione e i rappresentanti della CCIPB, durante la quale la Commissione ha informato le autorità francesi di avere incaricato un consulente indipendente che la assisterà nell'analisi dei contratti in questione (in appresso «il consulente»). Questo consulente ha presentato la sua relazione il 30 marzo 2011.

(11) Con lettera del 17 marzo 2011, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni e il 13 aprile 2011 queste ultime hanno chiesto una proroga fino al 1º giugno 2001, che i servizi della Commissione hanno loro concesso con lettera del 6 maggio 2011, e il 30 maggio 2011 le autorità francesi hanno fornito le informazioni richieste.

(12) Con lettera dell'11 aprile 2011, la Commissione ha invitato Ryanair a fornire ulteriori informazioni, invito cui la compagnia aerea ha fatto seguito con lettera del 31 agosto 2011. La Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia con lettera dell'11 ottobre 2011 per consentirle di formulare eventuali commenti. Il 21 novembre 2011 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere nessun commento in risposta a dette osservazioni.

(13) Con lettera del 25 gennaio 2012, la Commissione ha comunicato alla Francia la decisione di estendere il procedimento di indagine formale avviato nel 2007 a diverse misure in favore delle compagnie aeree che operano sull'aeroporto di Pau, oltre che all'ente di gestione dell'aeroporto. La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 31 marzo 2012 ([7]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle misure in questione.

(14) Con lettera del 22 febbraio 2012, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Il 28 febbraio 2012 queste ultime hanno chiesto una proroga per presentare osservazioni sulla decisione del 25 gennaio 2012 e una proroga del termine indicato nella lettera della Commissione del 22 febbraio 2012. La Commissione ha accettato di prorogare entrambi i termini fino al 27 marzo 2012. Il 29 marzo 2012 le autorità francesi hanno fornito alcune informazioni richieste dalla Commissione nella lettera del 22 febbraio 2012 e le loro osservazioni sulla decisione di estendere il procedimento.

(15) Nell'ambito dell'estensione del procedimento, il 30 aprile 2012 la Commissione ha ricevuto osservazioni da parte della CCIPB ([8]), di AMS ([9]) e della compagnia aerea Ryanair ([10]). La Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia con lettera del 31 maggio 2012 per consentirle di formulare eventuali commenti e il 13 giugno 2012 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere commenti al riguardo.

(16) Con lettera del 26 aprile 2012, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni e il 10 maggio 2012 le autorità francesi hanno fornito alcune delle informazioni richieste.

(17) Con lettera del 10 aprile 2013, Ryanair ha trasmesso alla Commissione due note redatte dallo studio Oxera e un'analisi del professor Damien P. McLoughlin. La Commissione ha trasmesso questi documenti alla Francia il 3 maggio 2013 per consentirle di formulare eventuali commenti e il 7 giugno 2013 le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere commenti al riguardo.

([4]) Il 14 aprile 2008 la Commissione ha richiesto alla CCIPB una versione non riservata delle sue osservazioni e il 16 aprile 2008 la CCIPB ha confermato che le sue osservazioni non contenevano informazioni riservate da non divulgare alle autorità francesi.

([5]) Il 10 aprile 2008 la Commissione ha chiesto alla società AMS una versione non riservata delle sue osservazioni, che AMS ha fornito il 19 maggio 2008.

([6]) Con lettera del 13 marzo 2008 Air France ha chiesto una proroga del termine prescritto per trasmettere osservazioni sulla decisione del 28 novembre 2007, proroga che la Commissione ha concesso il 17 marzo 2008.

([7]) GU C 96 del 31.3.2012, pag. 22.

([8]) Il 14 maggio 2012 la CCIPB ha confermato che queste osservazioni non contenevano informazioni riservate da non divulgare alle autorità francesi.

([9]) Il 1º maggio 2012 AMS ha trasmesso alla Commissione la versione non riservata delle sue osservazioni.

([10]) Ryanair ha confermato che le sue osservazioni non contenevano informazioni riservate.

(18) Con lettera del 14 novembre 2013, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni.

(19) Il 16 dicembre 2013 la Commissione ha trasmesso alla Francia la relazione del consulente perché potesse eventualmente commentarla, ma la Francia non ha fornito osservazioni entro il termine prescritto.

(20) Il 19 dicembre 2013 le autorità francesi hanno chiesto una proroga del termine per rispondere alla richiesta di informazioni del 14 novembre 2013, che la Commissione ha loro concesso fino al 23 gennaio 2014. In assenza di risposta nei tempi prescritti, la Commissione ha sollecitato la Francia con lettera del 24 gennaio 2014 concedendole un'ulteriore proroga di 10 giorni lavorativi. La Francia ha fornito gli elementi di risposta il 6 febbraio 2014.

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

(22) Il 24 febbraio, il 13 marzo e il 19 marzo 2014, a seguito dell'adozione degli orientamenti dell'Unione sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ([11]) (di seguito «i nuovi orientamenti»), la Commissione ha invitato la Francia e le parti interessate a presentare osservazioni sull'applicazione dei nuovi orientamenti nel caso di specie. Il 19 marzo 2014 la Francia ha risposto all'invito presentando alcune osservazioni.

(23) Inoltre il 15 aprile 2014 è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([12]) un avviso con cui gli Stati membri e i soggetti interessati erano invitati a presentare le loro osservazioni alla luce dell'entrata in vigore dei nuovi orientamenti, anche in riferimento al caso in questione. La società Air France, l'organizzazione non governativa Transport & Environment e la CCIPB hanno presentato le loro osservazioni entro i termini prescritti e, con lettera del 28 maggio 2014, la Commissione le ha trasmesse alle autorità francesi. Con lettera del 6 giugno 2014, le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere ulteriori osservazioni in proposito.

(24) Con lettera del 27 febbraio 2014, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Il 17 marzo 2014 le autorità francesi hanno chiesto una proroga del termine per rispondere alla richiesta di informazioni del 27 febbraio 2014, che la Commissione ha loro concesso fino al 27 aprile 2014. La Francia ha fornito gli elementi di risposta con lettera del 25 aprile 2014 ([13]).

(25) Con lettera del 16 maggio 2014, la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni che la Francia ha presentato il 6 giugno 2014.

2. **INFORMAZIONI GENERALI SULL'AEROPORTO**

(26) Come indicato nella decisione di avvio del procedimento di indagine formale, l'aeroporto Pau-Pyrénées (di seguito «l'aeroporto di Pau») si trova nel dipartimento dei Pirenei Atlantici, nella regione dell'Aquitania.

(27) Quest'aeroporto era inizialmente detenuto dello Stato, che ne ha affidato la gestione alla CCIPB con una concessione di area pubblica attrezzata («concession d'outillage public») che un decreto interministeriale del 12 marzo 1965 (in appresso «il decreto del 1965») ha stabilito fino al 31 dicembre 2015. Al decreto in questione è allegato un capitolato d'oneri che stabilisce in particolare gli obblighi dello Stato e della CCIPB. Il decreto interministeriale e il capitolato d'oneri della concessione sono stati modificati con quattro atti aggiuntivi.

(28) La CCIPB fa parte della rete delle camere di commercio e industria, che in Francia sono enti pubblici di carattere amministrativo. In generale, una camera di commercio e industria rappresenta gli interessi generali del commercio, dell'industria e dei servizi della propria circoscrizione. I compiti e le prerogative delle camere di commercio e industria sono stabiliti per legge e sottoposti alla tutela amministrativa e finanziaria dello Stato tramite il ministro delle Finanze e delle infrastrutture e il ministro della Pianificazione e dell'amministrazione del territorio, ognuno per quanto gli compete. Secondo l'articolo R 712-2 del codice di commercio francese, *«[l]a tutela delle camere di commercio e industria regionali e delle camere di commercio e industria territoriali è garantita dal prefetto della regione, assistito dal responsabile regionale delle finanze pubbliche»*. In tal senso, l'autorità di tutela deve essere avvertita di alcune categorie di delibere importanti stabilite per legge (riguardanti ad esempio il bilancio, l'assunzione di prestiti, la concessione di garanzie a terzi, la cessione, l'acquisizione o l'aumento di partecipazioni finanziarie in società civili o commerciali ecc.). Questi atti possono essere eseguiti solo se comunicati all'autorità di tutela, che ha la facoltà di opporvisi. A capo delle camere di commercio e industria v'è un'assemblea eletta tra i rappresentanti delle imprese della circoscrizione.

([11]) GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3.
([12]) GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.
([13]) Con questa lettera la Francia ha inoltre comunicato una nota della CCIPB indicando di non condividere la valutazione in essa contenuta. In ogni caso, questa nota ribadisce per lo più le osservazioni già espresse direttamente dalla CCIPB alla Commissione.

(29) La gestione dell'aeroporto di Pau è oggetto di una contabilità specifica, distinta dalla contabilità generale della CCIPB.

(30) Il 1º gennaio 2007, nell'ambito dell'attuazione dell'articolo 28 della legge 809 del 13 agosto 2004 relativa alle libertà e alle responsabilità locali, lo Stato ha trasferito la proprietà dell'aeroporto a un gruppo di enti locali, ovvero il sindacato misto dell'aeroporto Pau-Pyrénées (di seguito il «sindacato misto»), del quale fanno parte il Consiglio regionale dell'Aquitania, il Consiglio generale dei Pirenei Atlantici, la Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées e 14 comunità di comuni. In tal senso, una convenzione è stata appositamente stipulata tra lo Stato e il sindacato misto. Entrata in vigore il 1º marzo 2007, essa è stata modificata con un atto aggiuntivo del 12 agosto 2009.

(31) Diventando proprietario dell'aeroporto, il sindacato misto si è sostituito allo Stato in veste di autorità concedente e, conformemente all'articolo 28-VI-2º della suddetta legge del 13 agosto 2004, ha ripreso i contratti precedentemente esistenti e soprattutto il contratto di concessione con la CCIPB. La CCIPB è quindi sempre stata l'ente di gestione dell'aeroporto, sia prima che dopo il trasferimento di proprietà al sindacato misto.

(32) L'aeroporto accoglie sia aerei civili che militari. La seguente tabella riporta il totale dei passeggeri che hanno utilizzato l'aeroporto nel periodo 2000-2013 in arrivo e in partenza.

Tabella 1

Traffico dell'aeroporto di Pau (numero di passeggeri) nel periodo 2000-2013

Anno	Totale
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Fonte: dati forniti dalla Francia e sito Internet della CCIPB.

(33) La compagnia Ryanair ha iniziato a operare sull'aeroporto di Pau ad aprile 2003 e nel periodo in esame (2003-2011) ha gestito collegamenti per Londra, Charleroi, Bristol e Beauvais.

(34) Nel 2010 i voli effettuati da Ryanair rappresentavano circa il 16 % dei passeggeri dell'aeroporto. Ryanair ha cessato di volare su Pau il 1º aprile 2011, alla scadenza dei suoi impegni contrattuali con l'aeroporto.

(35) A parte Ryanair, la principale compagnia commerciale che opera sull'aeroporto di Pau è Air France, la quale gestisce la maggior parte dei voli in partenza da Pau e copre gran parte del traffico di quest'aeroporto (circa l'80 % dei passeggeri).

(36) Altre compagnie aeree hanno utilizzato l'aeroporto nel periodo in esame, in particolare Transavia CV (di seguito «Transavia»), impresa controllata dal gruppo Air France KLM.

3. MISURE OGGETTO DELLA DECISIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE E RELAZIONE DEL CONSULENTE

(37) Le misure oggetto della decisione di avvio del procedimento di indagine formale riguardavano in particolare la gestione del collegamento tra gli aeroporti di Pau e di Londra Stansted. Si tratta, da un lato, del contratto di marketing stipulato nel 2005 tra la CCIPB e AMS e, dall'altro, del contratto di servizi aeroportuali sottoscritto nella stessa data tra la CCIPB e Ryanair. Entrambi questi contratti (di seguito «i contratti del 2005») sono stati stipulati il 30 giugno 2005 per una durata quinquennale, con la possibilità di essere rinnovati per altri cinque anni.

3.1. *CONTRATTI DEL 2005 SOTTOSCRITTI CON AMS E RYANAIR*

3.1.1. CONTRATTO DI MARKETING STIPULATO CON AMS PER IL COLLEGAMENTO PAU–LONDRA STANSTED

(38) AMS è un'impresa controllata da Ryanair che dispone di una licenza esclusiva per proporre servizi di marketing sul sito Internet di Ryanair www.ryanair.com. Nel contratto di marketing su Internet stipulato con AMS (di seguito «il contratto di marketing del 2005»), notificato dalla Francia, si legge che: «*il presente contratto si basa sull'impegno di Ryanair di gestire quotidianamente un collegamento tra Pau e Londra (Stansted)*» (articolo 1). Il contratto di marketing ha l'obiettivo di «*stabilire le condizioni in cui Airport Marketing Services fornirà alla CCIPB servizi di marketing specifici, destinati a promuovere le varie attrazioni turistiche e commerciali della regione di Pau e del Béarn*» e precisa che «*il principale strumento per fornire servizi di marketing nell'ambito del presente contratto è il sito Internet http://www.ryanair.com che permette di rivolgersi direttamente ai potenziali passeggeri della compagnia aerea low cost Ryanair*» (articolo 1.1).

(39) Il contratto di marketing del 2005 stabilisce le modalità con cui AMS offre alcuni servizi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair ([14]). Queste prestazioni si basano su:

— «*un adeguato spazio sulla pagina del sito www.ryanair.com corrispondente alla destinazione Pau per cinque (5) paragrafi da 150 parole nella sezione "Airport marketing Services Top Five Things To Do" (cinque attrazioni da non perdere a Pau) (costo annuale per un paragrafo secondo il listino: 20 000 EUR)*»;

— «*un adeguato spazio sulla barra di destra della pagina del sito www.ryanair.com corrispondente alla destinazione Pau per la presenza di un (1) link al sito Internet indicato dalla CCIPB (costo annuale per un link secondo il listino: 15 000 EUR*»;

— «*un adeguato spazio nella sezione "Top Five Things To Do" della pagina del sito www.ryanair.com corrispondente alla destinazione Pau per la presenza di sette (7) link a siti Internet indicati dalla CCIPB (costo annuale per un link secondo il listino: 10 000 EUR)*»;

— «*quarantacinque (45) giorni all'anno di presenza di un link al sito Internet indicato dalla CCIPB sulla home page in inglese del sito www.ryanair.com (costo giornaliero secondo il listino: 6 000 EUR) (articolo 3)*».

(40) In base a questo contratto, la CCIPB si è impegnata a versare ogni anno a AMS, per l'intera durata del contratto, un importo di 437 000 EUR.

3.1.2. CONTRATTO DI SERVIZI AEROPORTUALI STIPULATO CON RYANAIR PER IL COLLEGAMENTO PAU-LONDRA STANSTED

(41) Il contratto di servizi aeroportuali (di seguito il «contratto di servizi aeroportuali del 2005») stipulato con Ryanair stabilisce le modalità con cui le infrastrutture dell'aeroporto di Pau vengono messe a disposizione del vettore aereo, in particolare per i servizi di assistenza a terra e per quanto riguarda i locali privati. Questo contratto si riferisce al collegamento Londra Stansted–Pau attivato nell'aprile 2003. Esso sostituisce il contratto iniziale stipulato il 28 gennaio 2003 e annullato dal Tribunale amministrativo di Pau il 3 maggio 2005.

(42) L'oggetto di questo contratto è di «*stabilire le condizioni operative e finanziarie in base alle quali Ryanair s'impegna ad operare e a garantire voli commerciali internazionali in arrivo e in partenza dall'aeroporto. Inoltre il […] contratto indica le condizioni di atterraggio, di assistenza e gli altri servizi proposti dall'aeroporto a Ryanair*» (articoli 1.1 e 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) In virtù dell'articolo 4 del contratto di servizi aeroportuali del 2005, Ryanair garantirà servizi aerei regolari e quotidiani sulla linea Londra-Pau e verserà all'aeroporto i diritti precisati negli articoli 7.1 (diritti aeronautici regolamentati) e 7.2 (diritti aeronautici non regolamentati).

3.2. *RELAZIONE DEL CONSULENTE*

(44) Nella sua relazione, il consulente ha esaminato in particolare la tipologia dei servizi di marketing e il dettaglio dei servizi aeroportuali oggetto dei contratti stipulati dalla CCIPB con le compagnie aeree, specialmente i contratti del 2005 con Ryanair e AMS ([15]).

3.2.1. CONTRATTI DI MARKETING STIPULATI CON RYANAIR E AMS

(45) Il consulente ha fatto una sintesi di tutti i contratti di marketing dell'aeroporto di Pau che la CCIPB ha sottoscritto con Ryanair e AMS tra il 2003 e il 2008; di questi solo i contratti del 2005 sono interessati dalla decisione di avvio.

(46) In particolare il consulente:

— ha verificato che le tariffe indicate nei contratti di marketing fossero coerenti con quelle pubblicate sul sito di AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Secondo il consulente, le tariffe riportate sul sito di AMS corrispondono a quelle stabilite nel contratto di marketing del 2005;

— ha analizzato la correlazione tra gli importi fatturati da AMS e il livello di operatività di Ryanair a Pau. Secondo il consulente, la tariffazione dei servizi di marketing sembra seguire l'andamento dei voli effettuati;

— ha paragonato i servizi forniti da AMS alla CCIPB con i servizi di marketing normalmente offerti su Internet secondo modalità simili.

(47) Il consulente ha messo in dubbio l'interesse della CCIPB di sottoscrivere un contratto per l'acquisto di questi servizi di marketing per i motivi di seguito esposti. Innanzitutto, il sito Internet di Ryanair sarebbe fondamentalmente un sito per la vendita di biglietti e non un sito non specializzato per vendere viaggi. Secondo il consulente, il sito di Ryanair sembra paragonabile a quello di altre compagnie aeree che in generale ospitano poca pubblicità a pagamento e sui quali gli aeroporti non pubblicano inserzioni. In secondo luogo, il consulente osserva che gli aeroporti non sono paragonabili agli altri potenziali inserzionisti su siti di compagnie aeree come Ryanair, dato che i servizi forniti dall'aeroporto ai passeggeri di Ryanair sono di per sé inscindibili da quelli offerti dalla compagnia ai propri passeggeri, al contrario dei servizi aggiuntivi come gli hotel o il noleggio auto. Infine, il consulente mette in discussione in generale la razionalità del comportamento degli aeroporti, che destinerebbero risorse proprie a compagnie aeree per attirare clienti sui voli operati nelle loro stesse strutture, considerando che l'incremento di passeggeri andrebbe a diretto vantaggio delle compagnie aeree.

(48) Per questi motivi, il consulente conclude che un aeroporto avrebbe uno scarso interesse commerciale a pubblicare inserzioni sul sito di Ryanair.

(49) D'altra parte, il consulente sostiene che, anche supponendo che un simile interesse esista, non viene misurato né dall'aeroporto né da Ryanair. Il consulente osserva altresì che il contenuto di marketing pubblicato sul sito di Ryanair è abbastanza stringato e poco elaborato e che se la pubblicità fosse stata ritenuta efficace (sia dall'aeroporto che da Ryanair) sarebbe stato fatto un investimento per migliorarne la qualità e la visibilità. Il consulente ne deduce che il valore commerciale dei servizi di marketing non è ritenuto di cruciale importanza dalle parti contrattuali.

(50) Al contrario, il consulente ritiene che la regione di destinazione potrebbe effettivamente giovare di servizi pubblicitari che attirino i clienti di Ryanair a trascorrervi più tempo o a consumare di più una volta sul posto. Il consulente ritiene tuttavia che gli eventuali vantaggi per la regione debbano essere esclusi dall'analisi del contratto, in quanto il contratto è stato sottoscritto tra la CCIPB e Ryanair o la sua controllata.

(51) Inoltre, secondo il consulente, la divergenza tra l'estrema volatilità del mercato del marketing on line e il listino fisso di AMS alimenta dubbi sul reale obiettivo di quest'impresa. Secondo Ryanair, l'accordo con AMS è facoltativo e i gestori aeroportuali non lo firmerebbero se non avesse un valore commerciale. Il consulente s'interroga tuttavia sulla pressione esercitata da Ryanair durante le trattative con l'aeroporto in merito ai collegamenti aerei, soprattutto quando più aeroporti vicini (come nel caso di Tarbes e Biarritz per Pau) si sono trovati in concorrenza per accogliere voli Ryanair.

([15]) In questa relazione il consulente ha analizzato i vari contratti di marketing stipulati dalla CCIPB con Ryanair e AMS e il contratto sottoscritto con Transavia nel periodo 2002-2008, i contratti di servizi aeroportuali stipulati nel periodo 2002-2005, i risultati finanziari dell'aeroporto tra il 2002 e il 2007 e l'incidenza che il collegamento Pau-Londra Stansted operato da Ryanair ha avuto sui conti dell'aeroporto nel periodo 2003-2008. Questa relazione presenta pertanto un ambito più ampio di quello della decisione di avvio.

(52) Secondo il consulente, da tutti questi elementi si evince che la strategia di Ryanair alla base dei contratti di marketing consiste nell'ottenere una sovvenzione dall'aeroporto per mantenere bassi i suoi prezzi.

3.2.2. CONTRATTI DI MARKETING STIPULATI CON TRANSAVIA

(53) Il consulente ha esaminato anche un contratto di marketing stipulato nel 2006 tra la CCIPB e la compagnia aerea Transavia, che non è stato oggetto della decisione di avvio.

3.2.3. CONTRATTI DI SERVIZI AEROPORTUALI

(54) Il consulente ha analizzato diversi contratti di servizi aeroportuali stipulati tra la CCIPB e varie compagnie aeree (ossia Ryanair, Air France e Transavia) nel periodo 2003-2005.

(55) Secondo il consulente, i prezzi dei servizi aeroportuali sono così stabiliti: il prezzo dei diritti regolamentati (diritti di illuminazione, diritti di atterraggio, diritti di parcheggio e diritti per passeggero) dipende da un listino applicabile a tutte le compagnie aeree. La tariffa applicabile a ciascun diritto viene aggiornata annualmente in base a un'aliquota frutto di trattative condotte in seno alla commissione consultiva economica dell'aeroporto. Secondo il consulente, non può quindi esistere, tra una compagnia e l'altra, una differenza di tariffazione dei servizi regolamentati.

(56) Secondo il consulente, il prezzo dei diritti non regolamentati (servizi di assistenza aeroportuale) varia, invece, da compagnia a compagnia e dipende da trattative commerciali bilaterali.

(57) Il consulente ha effettuato un'analisi comparativa dei servizi non regolamentati fatturati a Ryanair e alle altre compagnie aeree (Air France e Transavia), basata sia sul tipo di servizio che sul prezzo applicato.

(58) Il consulente ha osservato che i servizi di assistenza previsti dai contratti di queste due compagnie sembrano debitamente forniti e che esiste un'effettiva differenza nella tipologia di servizi forniti alle varie compagnie. La compagnia Air France beneficia, infatti, di un pacchetto di servizi più completo, mentre Ryanair gode di un forfait più vantaggioso (ma a fronte di una maggiore attività) rispetto a Transavia.

(59) Tuttavia, secondo il consulente che ha paragonato le tariffe applicate forfetariamente a Ryanair e a Transavia e la tariffa praticata a Air France per prestazioni paragonabili, a parità di servizio, Ryanair gode di una tariffa più bassa ([…] (*) EUR) rispetto a Air France ([…] EUR) e a Transavia ([…] EUR). Il prezzo corrisposto sarebbe di circa […] % rispetto a quello pagato dalle altre compagnie.

(60) La Francia ritiene che il confronto dei servizi aeroportuali (servizi non regolamentati) effettuato dal consulente non sintetizzi adeguatamente i risultati delle varie trattative condotte dalla CCIPB e, a giustificazione delle suddette tariffe, cita alcuni esempi facendo soprattutto riferimento al fatto che Ryanair non beneficia di alcuni servizi offerti ad Air France.

4. MISURE OGGETTO DELLA DECISIONE DI ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO

(61) Per stabilire se i contratti stipulati dalla CCIPB con Ryanair e AMS contenessero aiuti di Stato, la Commissione ha ritenuto necessario estendere il procedimento di indagine formale ed esaminare tutti i contratti stipulati dalla CCIPB con AMS e Ryanair nell'intero periodo in cui Ryanair ha utilizzato l'aeroporto di Pau (dal 2003 al 2011).

(62) La Commissione ha inoltre deciso di estendere il procedimento di indagine formale al contratto del 23 gennaio 2006 tra la CCIPB e la compagnia aerea Transavia, oltre che a vari apporti finanziari effettuati da enti pubblici in favore dell'aeroporto nel periodo in esame e di cui la Francia ha fornito un elenco alla Commissione con lettera del 30 maggio 2011.

(63) Queste misure sono riportate più in dettaglio nelle sezioni dalla 4.1 alla 4.3.

(*) Segreto d'affari

4.1. *I CONTRATTI STIPULATI DALLA CCIPB CON RYANAIR E AMS*

(64) La decisione di estendere il procedimento copre vari contratti stipulati dalla CCIPB con le compagnie Ryanair e AMS nel periodo 2003-2011.

4.1.1. IL CONTRATTO DEL 28 GENNAIO 2003

(65) Il contratto del 28 gennaio 2003 è stato stipulato direttamente tra la CCIPB e Ryanair (e non con la società AMS) e contiene disposizioni sia sui servizi aeroportuali che di marketing.

(66) L'articolo 2 del contratto precisa gli obblighi di Ryanair nei confronti della CCIPB e l'ammontare dei diritti aeroportuali, mentre l'articolo 3 stabilisce gli obblighi in capo alla CCIPB e indica in particolare che quest'ultima è tenuta, a proprie spese e nei seguenti termini, a:

a) «fornire o far fornire i servizi di terminal/infrastrutture aeroportuali per le prestazioni descritte in particolare nell'allegato A;

b) assolvere i compiti illustrati in particolare nell'allegato B nell'ambito delle pubbliche relazioni e della commercializzazione;

c) corrispondere a Ryanair la somma forfettaria di ottantamila euro (80 000 EUR) per l'attivazione di questo nuovo collegamento a seguito della firma del contratto;

d) considerata la promozione di cui l'aeroporto di Pau ha beneficiato grazie ai link Internet forniti alla CCIPB sul sito Internet di Ryanair, alla pubblicità sulla stampa per i bassi prezzi praticati in partenza e in arrivo all'aeroporto di Pau e ad altri mezzi scelti da Ryanair come la pubblicità radiofonica, televisiva e in esterno, corrispondere a Ryanair la somma di undici euro (11 EUR) per passeggero in partenza dall'aeroporto di Pau sui servizi, mensilmente a scadenza e/o a scalare sui pagamenti dovuti da Ryanair alla CCIPB, in virtù del suddetto articolo 2, lettera b), sapendo che il massimale è fissato a quattrocentomila euro (400 000 EUR) l'anno, per rotazione quotidiana dei servizi;

e) il presente accordo si riferisce al solo collegamento Pau-Londra per un minimo di un volo al giorno per 364 giorni l'anno. Se il collegamento Pau-Londra dovesse svilupparsi a tal punto da proporre più frequenze giornaliere, la CCIPB non pagherà nessun supplemento. Se di comune accordo dovessero essere aperte altre rotte verso la Germania, il Belgio, l'Irlanda o l'Italia, il presente accordo verrebbe ripreso e per la loro attivazione verrebbe corrisposto lo stesso importo di ottantamila euro (80 000 EUR) con un massimale di quattrocentomila euro (400 000 EUR) l'anno, calcolato in base a una tariffa di undici euro (11 EUR) per passeggero in partenza. Ogni nuovo collegamento sarà oggetto di un nuovo accordo o di un atto aggiuntivo al presente accordo …».

(67) L'allegato A dell'accordo presenta un elenco dei servizi di assistenza a terra e delle prestazioni collegate, applicabili ai voli operati da Ryanair, mentre l'allegato B contiene disposizioni sul ruolo delle pubbliche relazioni, della vendita e della commercializzazione dell'aeroporto. La sezione relativa alla vendita e alla commercializzazione stabilisce in particolare che:

«l'aeroporto fornisce a Ryanair sostegno e assistenza nelle sue attività di vendita periodica nella zona di attrazione dell'aeroporto, in particolare mettendo gratuitamente a disposizione del personale di Ryanair un ufficio, una linea telefonica e un fax. L'aeroporto valuta tutte le opzioni pubblicitarie (in esterno, giornali, televisione, radio ecc.) che ritiene interessanti per Ryanair nella regione …».

(68) Questo contratto è stato annullato dal Tribunale amministrativo di Pau il del 3 maggio 2005 ([16]) per i seguenti motivi:

«lo squilibrio […] osservato tra gli impegni reciproci delle parti della convenzione — considerata l'indeterminatezza degli obblighi a carico di Ryanair Limited nelle azioni di promozione turistica all'estero della città di Pau e il fatto che non fosse prevista una restituzione, nemmeno parziale, degli importi versati, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi previsti — induce a considerare la decisione impugnata come costitutiva di un aiuto finanziario a favore della società Ryanair Limited».

«La decisione controversa che approva la convenzione con cui viene apportato un aiuto finanziario alla società Ryanair Limited è, in assenza di una preventiva notifica della suddetta decisione alla Commissione, illegale e deve essere annullata».

([16]) Tribunale amministrativo di Pau, 3 maggio 2005, *Air Méditerranée*. La sentenza del Tribunale amministrativo di Pau fa seguito a una denuncia presentata a settembre 2003 da Air Méditerranée, una compagnia aerea charter che opera sull'aeroporto di Tarbes, vicino a quello di Pau. Air Méditerranée si riteneva lesa da quella che considerava una concorrenza sleale nei confronti dei suoi collegamenti tra Londra e il sud-ovest della Francia.

(69) Il Tribunale amministrativo di Pau ha ricordato nella sentenza del 3 maggio 2005 che la CCIPB, che gestisce l'aeroporto di Pau, si era impegnata a versare «a titolo gratuito» a Ryanair 80 000 EUR per l'attivazione nel 2003 del collegamento Londra Stansted-Pau. La CCIPB si era inoltre impegnata a versare a Ryanair 11 EUR per passeggero, fino a un massimale annuo di 400 000 EUR, «in cambio di azioni destinate a valorizzare la città di Pau». Il tribunale è giunto alla conclusione che la convenzione costituiva *«un aiuto finanziario a vantaggio di Ryanair»*.

(70) Questo contratto del 2003 è stato pertanto sostituito dai due contratti del 2005 oggetto della decisione di avvio del procedimento di indagine formale.

4.1.2. I CONTRATTI DEL 2005 ([17])

(71) I contratti del 2005 sono stati esaminati dalla Camera regionale dei conti dell'Aquitania (di seguito la «CRC»).

(72) La relazione di osservazioni definitive della CRC sulla CCIPB è stata deliberata il 19 ottobre 2006 e si riferisce agli esercizi dal 2001 incluso e una parte di essa riguarda «*l'aiuto fornito a una compagnia aerea low cost*» (capitolo 3 della relazione). La relazione in questione è stata preceduta da un esame del contratto di marketing da parte della CRC. Nella relazione di osservazioni definitive la CRC ha sottolineato in particolare che:

«per eludere gli effetti della decisione del tribunale amministrativo [che stabiliva che la convenzione del 2003 con Ryanair costituiva un aiuto di Stato illegale], […] la CCI è ricorsa a un nuovo impianto giuridico»;

«la società AMS non è altro che un'emanazione di Ryanair amministrata da due quadri superiori della compagnia Ryanair»;

«per riprendere il ragionamento del giudice amministrativo (TA di Strasburgo, del 24 luglio 2003, società Brit Air c/ CCI di Strasburgo e del Basso Reno, CAA di Strasburgo, 18 dicembre 2003, CCI di Strasburgo e del Basso Reno c/ società Brit Air), lo squilibrio tra gli impegni delle parti alla convenzione è evidente. La promozione pubblicitaria effettuata sul suo sito Internet giova anche alla compagnia Ryanair e non può costituire una contropartita diretta per gli impegni finanziari assunti dalla camera consolare [la CCIPB]».

(73) Dalla relazione di osservazioni appare uno «*squilibrio […] tra gli impegni reciproci delle parti alla convenzione*».

(74) La relazione indica che, nonostante le argomentazioni presentate dalla società AMS e da Ryanair, la CRC «*resta sulla propria posizione*» e conclude che:

«fatta salva la valutazione del giudice competente, essa ritiene che questa convenzione di fornitura di servizi sia in realtà un aiuto finanziario concesso a Ryanair e che tale aiuto sia illegale, non essendo stato preventivamente notificato alla Commissione».

(75) La relazione affronta inoltre il tema dell'efficacia (capitolo 3.2) e dell'efficienza (capitolo 3.3) dell'aiuto e sottolinea che le ricadute economiche del collegamento aereo Pau-Londra Stansted sulla regione del Béarn sono incontestabili:

«L'obiettivo di 50 000 passeggeri in partenza da Londra, stabilito nel 2003, è stato quasi raggiunto sin dal secondo anno di esercizio. Secondo uno studio condotto dalla CCI nel 2005, le ricadute economiche del collegamento aereo ammonterebbero annualmente a quasi 8 milioni di EUR e per misurarle è stato costituito un panel rappresentativo delle attività economiche legate al turismo. Sono stati intervistati circa 700 professionisti del Béarn sull'incidenza della clientela britannica sul loro fatturato. L'impatto del collegamento aereo sul totale delle presenze turistiche britanniche nel Béarn è stato valutato in base a un sondaggio condotto tra i passeggeri e in base ai dati del comitato dipartimentale del turismo».

(76) Per quanto riguarda l'efficienza dell'aiuto, la relazione indica che «*il costo complessivo della linea aerea nel 2004 a carico della CCI, che tiene conto degli introiti generati da quest'attività, è stimato in circa 360 000 EUR*».

(77) La CRC si chiede se la CCIPB possa ottenere gli stessi risultati per lo sviluppo economico del Béarn concedendo alla compagnia aerea Ryanair un minore aiuto finanziario. In tale contesto, la relazione fa riferimento alle condizioni di compatibilità stabilite dagli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ([18]) del 2005 (di seguito gli «orientamenti del 2005»). La relazione conclude a tale proposito che queste condizioni non sono rispettate.

([17]) Questi contratti erano già interessati dalla decisione di avvio, cfr. la sezione 3.1.
([18]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

4.1.3. I CONTRATTI STIPULATI DALL'AEROPORTO CON RYANAIR E AMS DOPO IL 2005

(78) Secondo le autorità francesi, i vari contratti o atti aggiuntivi ai contratti del 2005, stipulati dalla CCIPB con Ryanair e AMS dopo il 2005, sono:

— un contratto di marketing stipulato il 25 settembre 2007 per una durata iniziale di cinque anni a decorrere dalla sua sottoscrizione, con cui le due parti convengono «*di incontrarsi per discutere del proseguimento della collaborazione tra CCIPB e AMS*» «almeno sei mesi prima della scadenza della durata iniziale». Questa promozione è legata all'utilizzo di un collegamento Pau-Charleroi con una frequenza di tre voli settimanali per un intero anno. In cambio di un link Internet al sito scelto dalla CCIPB sulla home page belga e neerlandese del sito di Ryanair (www.ryanair.com), la CCIPB versa annualmente a AMS la somma di […] EUR. Il link in questione è stato attivato il 30 ottobre 2007. Questo contratto è stato modificato con uno scambio di corrispondenza del 16 giugno 2009, portando dal 1º gennaio 2009 l'impegno promozionale a […] EUR senza modificare i servizi;

— il 25 settembre 2007 è stato stipulato un atto aggiuntivo al contratto di servizi aeroportuali del 2005 sotto forma di lettera con cui la CCIPB accettava di applicare al collegamento Pau-Charleroi, per una durata quinquennale, le condizioni del contratto di servizi aeroportuali del 2005;

— il 17 marzo 2008 è stato stipulato un atto aggiuntivo al contratto di servizi aeroportuali del 2005 sotto forma di lettera con cui la CCIPB accettava di applicare al collegamento Pau-Bristol, per una durata annuale, le condizioni del contratto di servizi aeroportuali del 2005;

— un contratto di marketing datato 31 marzo 2008 per il periodo compreso tra il 16 maggio 2008 e il 13 settembre 2008, con cui le due parti convengono «*di incontrarsi per discutere del proseguimento della collaborazione tra CCIPB e AMS almeno tre mesi prima della scadenza della durata iniziale*». Le azioni di promozione previste da questo contratto sono legate all'impegno di Ryanair di gestire un collegamento Pau-Bristol con una frequenza di tre voli settimanali nel corso dello stesso periodo. In cambio di un collegamento Internet al sito scelto dalla CCIPB sulla home page inglese www.ryanair.com per 8 giorni, la CCIPB versa a AMS la somma di […] EUR;

— con delibera del 15 giugno 2009, la CCIPB ha autorizzato il suo presidente a modificare l'importo del contratto di marketing del 2005 limitandolo a […] EUR per il 2009, dopo che il numero dei voli programmati da Ryanair era stato ridotto a 211 sul collegamento Pau-Londra;

— il 16 giugno 2009 è stato stipulato un atto aggiuntivo al contratto di servizi aeroportuali del 2005 sotto forma di lettera con cui la CCIPB accettava di applicare al collegamento Pau-Bristol, per la stagione estiva 2009, le condizioni del contratto di servizi aeroportuali del 2005;

— un contratto di marketing datato 16 giugno 2009 per il periodo compreso tra il 1º aprile 2009 e il 24 ottobre 2009 rinnovabile mediante accordo tre mesi prima della scadenza. Le azioni di promozione previste da questo contratto sono legate alla gestione di un collegamento Pau-Bristol con una frequenza di due voli settimanali in base a un programma di 60 voli previsti nello stesso periodo. In cambio di un link Internet al sito scelto dalla CCIPB sulla home page inglese www.ryanair.com per 9 giorni, la CCIPB versa a AMS la somma di […] EUR. Questa rotta è stata interrotta nell'ottobre 2009;

— un contratto di marketing sottoscritto il 28 gennaio 2010 «*decorrente dalla data di sottoscrizione e della durata di un anno dall'attivazione delle linee*» con la possibilità di essere «*prorogato per un ulteriore periodo di un anno*». Le azioni di promozione previste da questo contratto sono legate a un collegamento Pau-Londra Stansted operato dal 30 marzo 2010 con una frequenza di tre voli settimanali e con un minimo di 220 voli, a un collegamento Pau-Charleroi decorrente dalla stessa data con una frequenza di tre voli settimanali e un minimo di 100 voli e a un collegamento Pau-Beauvais attivo da aprile 2010 con una frequenza di tre voli settimanali e un minimo di 100 voli. In cambio di un link Internet al sito scelto dalla CCIPB sulle home page inglese, belga, neerlandese e francese di www.ryanair.com per periodi di 25 o 45 giorni, la CCIPB versa a AMS la somma di […] EUR.

(79) I servizi proposti da AMS e le relative condizioni finanziarie sono indicati all'articolo 3 dei vari contratti di marketing. Secondo le autorità francesi, l'andamento degli importi versati a AMS dipende dalla sottoscrizione di nuovi contratti legati alle nuove destinazioni (Charleroi, Bristol) e dalle modifiche apportate ai programmi preventivi dei voli, specie sul collegamento Pau-Londra Stansted. Al termine dei contratti del 30 giugno 2005 e del 25 settembre 2007 rinnovati, è stato sottoscritto un nuovo contratto che tiene conto di tutte le destinazioni garantite a partire dal 30 marzo 2010.

(80) Secondo le autorità francesi, non è stato firmato nessun nuovo contratto di servizi aeroportuali in seguito alla scadenza del contratto di servizi aeroportuali del 2005, nell'aprile 2010. Le tariffe applicate a Ryanair tra aprile 2010 e aprile 2011 erano pertanto quelle adottate in commissione consultiva economica per i diritti regolamentati e quelle previste dal contratto del 2005 per l'assistenza a terra, essendo fallite le trattative sul nuovo contratto. Le autorità francesi hanno precisato che solo i servizi di marketing erano stati oggetto di un nuovo contratto.

(81) Secondo la Francia, i collegamenti Pau-Londra, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais, interessati dal contratto di servizi aeroportuali, sono stati attivati rispettivamente il 30 marzo 2010 per le prime due linee e ad aprile 2010 per la terza linea. Il termine del periodo iniziale era quindi quello del programma invernale 2010/2011. Con lettera del 14 febbraio 2011, «*constatando che il contratto non è stato prorogato per un ulteriore periodo di un anno entro i termini stabiliti*», la CCIPB ha chiesto a AMS «*di prendere in considerazione la scadenza automatica del contratto al 1º aprile 2011*».

(82) Con lettere del 30 maggio 2011 e del 10 marzo 2012, la Francia ha presentato un riepilogo degli importi che la CCIPB e gli altri enti pubblici hanno versato alla società AMS (o a Ryanair per il contratto del 28 gennaio 2003) nel periodo 2003-2011. Il totale di questi versamenti effettuati tra il 2003 e il 2011 è ammontato a [4-6] milioni di EUR per i contratti di cui ai punti da (64) a (81). Gli importi esatti delle somme versate dalla CCIPB e dagli altri soggetti pubblici alla società AMS (o a Ryanair) sono riportati nella seguente Tabella 2.

Tabella 2

Sovvenzioni versate a AMS o a Ryanair per collegamento operato

(in migliaia di EUR)

Sovvenzione versata a AMS o a Ryanair per collegamento operato	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
Pau-Londra	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
Totale dei versamenti a favore di AMS o di Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000 - 6 000]**

Fonte: Lettere della Francia del 30 maggio 2011 e del 10 maggio 2012 ([1]).

([1]) Per il 2011, in assenza di una precisa distribuzione tra i vari collegamenti, la Commissione ha diviso il totale tra i diversi collegamenti in base alle proporzioni del 2010.

4.2. *IL CONTRATTO STIPULATO TRA LA CCIPB E TRANSAVIA*

(83) Il 23 gennaio 2006 la CCIPB ha stipulato un contratto di durata triennale con la compagnia aerea Transavia, decorrente dal 26 aprile 2006 (data di avviamento del collegamento Pau-Amsterdam) e rinnovabile per un ulteriore periodo di due anni. Il contratto, che è stato effettivamente oggetto di un tacito rinnovo ad aprile 2009, è stato risolto a ottobre 2009 a seguito della decisione di Transavia di interrompere i propri servizi.

(84) Questo contratto prevede versamenti a titolo di servizi di marketing per 250 000 EUR per i primi due anni, a fronte di 156 voli in partenza all'anno. In caso di un numero di voli annuo inferiore a 156, il pagamento deve essere adeguato in misura proporzionale. Nel terzo anno il pagamento previsto è di […] EUR per passeggero in partenza (con un massimale annuo di […] EUR).

(85) Il contratto prevede la possibilità di essere rinnovato per altri due anni a fronte di un pagamento per passeggero in partenza di […] EUR per il quarto anno e di […] EUR per il quinto anno.

(86) Nell'ambito del contratto, la CCIPB ha effettuato versamenti a Transavia per un totale di [700 000-900 000] EUR per i servizi di marketing prestati da quest'ultima tra il 26 aprile 2006 e il 29 ottobre 2009.

4.3. *GLI APPORTI FINANZIARI DI VARI SOGGETTI PUBBLICI ALL'AEROPORTO DI PAU*

(87) Con lettera del 30 maggio 2011, la Francia ha presentato alla Commissione un riepilogo di tutte le sovvenzioni concesse all'aeroporto mediante risorse statali. Le misure oggetto dell'estensione del procedimento sono illustrate nei punti da (88) a (107). La Francia ritiene che l'aeroporto non benefici di alcun finanziamento statale, né di alcun aiuto pubblico destinato a pareggiare l'esercizio dell'aeroporto.

(88) Per effettuare una valutazione ai sensi delle disposizioni applicabili in materia di aiuti di Stato, è opportuno distinguere le sovvenzioni «all'investimento» versate dai vari enti pubblici rispetto alle sovvenzioni concesse dallo Stato e destinate a coprire i costi che secondo le autorità francesi sono di competenza dello Stato.

Tabella 3

Aeroporto Pau Pyrénées: Apporti finanziari versati all'aeroporto da vari enti pubblici nel periodo 2000-2010

(in migliaia di EUR)

Tipo di sovvenzione	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totale
Sovvenzione statale FIATA (compiti di competenza dello Stato)			396		11		400	300				1 107
Sovvenzione statale all'investimento (dotazione agli investimenti di competenza dello Stato)	166 (locali SSLIA ([1]))		1 782 (2 tomografi + veicolo) SSLIA	466 (veicolo SSLIA)								2 414
Totale sovvenzione all'investimento per compiti di competenza dello Stato	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Consiglio generale dei Pirenei Atlantici (dotazione all'investimento)	1 326 (aerostazione merci)		91 (attrezzature pista)			478 (lavori pista di rullaggio)						1 895
Consiglio regionale dell'Aquitania	1 413 (aerostazione merci)	2 164 (aerostazione passeggeri)	232 (aerostazioni)			479 (lavori pista di rullaggio)						4 288
Sindacato dei comuni e Communauté d'Agglomération de Pau	1 479 (aerostazioni merci e passeggeri)	1 683 (aerostazione passeggeri)	643 (aerostazione passeggeri)	5 (aerostazioni)								3 810
FESR		1 559 (aerostazione passeggeri)	1 184 (aerostazioni)	291 (aerostazione passeggeri)		653 (lavori pista di rullaggio)						3 687

(in migliaia di EUR)

Tipo di sovvenzione	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totale
Gaz de France				38 (centrale cogenerazione)								38
Sindacato misto dell'aeroporto di Pau Pyrénées										4 030 (rifacimento pista e lavori di illuminazione)	100 (rifacimento pista e lavori di illuminazione)	4 130
Totale sovvenzione all'investimento (eccetto compiti di competenza dello Stato)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Consiglio generale dei Pirenei Atlantici (rimborso del prestito sottoscritto)	97	272	113	122	98	77						779
Investimenti effettuati	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Servizi di sicurezza e antincendio degli aeromobili (SSLIA).

4.3.1. SOVVENZIONI «ALL'INVESTIMENTO»

(89) Nel periodo 2000-2010 l'aeroporto ha ricevuto pagamenti (di seguito le «sovvenzioni all'investimento») dal sindacato misto, dallo Stato, da vari enti locali, dal Fondo europeo di sviluppo regionale («FESR») e da Gaz de France per il finanziamento di investimenti vari (aerostazione, rifacimento della pista e dei lavori di illuminazione, stazione merci, centrale di cogenerazione ecc.) per un totale di circa 17,8 milioni di EUR (cfr. la tabella 3).

(90) Il Consiglio generale dei Pirenei Atlantici ha concesso all'aeroporto una «dotazione all'investimento» di 1,895 milioni di EUR per il finanziamento dell'aerostazione merci, delle attrezzature da pista e dei lavori della pista di rullaggio. La Francia ha inoltre comunicato che il Consiglio generale dei Pirenei Atlantici aveva versato tra il 2000 e il 2005 un importo di 779 000 EUR per il rimborso di un prestito, precisando che questa misura era contenuta in un protocollo sul piano di finanziamento dell'aeroporto di Pau sottoscritto il 5 novembre 1990 tra gli enti locali e la CCIPB. Questo piano di un importo totale massimo di 5,680 milioni di EUR comprendeva i lavori di messa a norma delle aree e dell'illuminazione, oltre all'ampliamento dell'aerostazione. Secondo il suddetto protocollo, il finanziamento degli enti pubblici poteva essere effettuato sotto forma di dotazione all'investimento o di rimborso dei prestiti sottoscritti dall'ente di gestione per il finanziamento degli investimenti o ancora con una combinazione di queste due modalità di finanziamento. La somma di 779 000 EUR suindicata corrisponde al rimborso del prestito che il Consiglio generale dei Pirenei Atlantici si era impegnato a coprire ai sensi del protocollo del 1990, che scadeva nel 2005.

(91) Dal Consiglio regionale dell'Aquitania l'aeroporto ha ricevuto quattro sovvenzioni per un totale di 4,288 milioni di EUR per il finanziamento dell'aerostazione merci e passeggeri e per i lavori sulla pista di rullaggio.

(92) Il sindacato dei comuni e la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées hanno versato all'aeroporto 3,810 milioni di EUR per il finanziamento dell'aerostazione merci e passeggeri.

(93) Il FESR ha sovvenzionato lo sviluppo dell'aerostazione passeggeri e i lavori della pista di rullaggio per 3,687 milioni di EUR.

(94) Gaz de France ha versato nel 2003 all'aeroporto di Pau 38 000 EUR per il finanziamento di impianti di cogenerazione. Al momento del finanziamento, Gaz de France era un ente pubblico industriale e commerciale.

(95) Il sindacato misto ha infine finanziato un programma di investimenti comprendente il rifacimento della pista e dei lavori di illuminazione e l'ampliamento del parcheggio per automobili per 4,130 milioni di EUR.

(96) La tabella 4 presenta un quadro delle varie misure, ossia degli atti giuridici che hanno dato luogo alle sovvenzioni all'investimento di cui sopra. Per ognuna di queste misure viene indicata la data di versamento della sovvenzione all'investimento, il tipo di investimenti finanziati e i costi totali di questi investimenti, i totali delle sovvenzioni all'investimento ricevute nell'ambito di queste misure, nonché i periodi in cui questi importi sono stati erogati.

Tabella 4

Quadro delle misure che hanno dato luogo alle sovvenzioni all'investimento

Data di versamento della sovvenzione	Enti pubblici che hanno concesso la sovvenzione	Tipo di investimenti	Costi totali di investimento (in milioni di euro)	Totali della sovvenzione (in milioni di euro)	Periodo di versamento
1999-2000	Consiglio generale Consiglio regionale Sindacato dei comuni e Communauté d'Agglomération de Pau Gaz de France	Aerostazioni merci e passeggeri, attrezzature pista, centrale di cogenerazione	15,3	11,9	2000-2003

Data di versamento della sovvenzione	Enti pubblici che hanno concesso la sovvenzione	Tipo di investimenti	Costi totali di investimento (in milioni di euro)	Totali della sovvenzione (in milioni di euro)	Periodo di versamento
2004	Consiglio generale Consiglio regionale Unione europea (FESR)	Lavori pista di rullaggio	2,6	1,6	2005
2009	Sindacato misto	Rifacimento pista e lavori di illuminazione, ampliamento parcheggio per automobili	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Fonte: documenti forniti dalla Francia.
([1]) di cui 450 000 EUR per l'ampliamento del parcheggio.

4.3.2. SOVVENZIONI STATALI DESTINATE A FINANZIARE SECONDO LA FRANCIA I COMPITI DI COMPETENZA DELLO STATO — SISTEMA DI FINANZIAMENTO DEI COMPITI DI COMPETENZA DELLO STATO NEGLI AEROPORTI FRANCESI

(97) Nella tabella 3 sono riportate anche le sovvenzioni statali destinate a finanziare, secondo la Francia, i compiti di competenza dello Stato. Si tratta (cfr. le righe 1 e 2 della tabella, periodo 2000-2010):

— delle sovvenzioni del fondo d'intervento per gli aeroporti e il trasporto aereo («Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien», FIATA) per 1,107 milioni di EUR, e

— delle sovvenzioni all'investimento per 2,414 milioni di EUR.

(98) In totale, tra il 2000 e il 2010 l'aeroporto di Pau ha ricevuto sovvenzioni a questo titolo per un totale di 3,521 milioni di EUR.

(99) Secondo la Francia, queste sovvenzioni coprono il costo dei compiti di competenza dello Stato, la cui esecuzione spetta ai gestori aeroportuali e il finanziamento allo Stato, secondo quanto previsto dalla legislazione francese. I compiti in questione sono finanziati dal gettito della tassa aeroportuale e da una misura integrativa; la cronologia e le modalità di questi dispositivi e i tipi di compiti che essi finanziano sono illustrate ai punti da (100) a (108).

(100) Nel 1998 con la sentenza *SCARA* ([19]), il Conseil d'État ha giudicato che i compiti di sicurezza e di protezione all'interno degli aeroporti fossero compiti di responsabilità dello Stato e che, per questo motivo, essi non potessero essere sostenuti dagli utenti degli aeroporti sotto forma di diritti. In seguito a questa sentenza, la legge n. 1171 del 18 dicembre 1998 relativa all'organizzazione di alcuni servizi di trasporto aereo e l'articolo 136 della legge n. 1266 del 30 dicembre 1998 (legge finanziaria per il 1999) ([20]) hanno introdotto la tassa aeroportuale con decorrenza dal 1º luglio 1999. Si tratta di una tassa il cui gettito può essere utilizzato soltanto per finanziare alcune spese, nella fattispecie i costi delle attività che la Francia considera rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri all'interno degli aeroporti. Le suddette disposizioni di legge hanno introdotto anche una misura integrativa di finanziamento di tali attività, decritta ai punti da (105) a (107).

(101) La legislazione, precisata dalla normativa, stabilisce con esattezza le attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale. Si tratta dei servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili, della prevenzione del pericolo rappresentato dalla fauna selvatica ([21]), del controllo dei bagagli registrati, dei passeggeri e dei bagagli a mano, del controllo degli accessi comuni della zona riservata ([22]), delle misure di controllo ambientale ([23]) e del controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica. Il riferimento al controllo di frontiera automatizzato

([19]) Sentenza del Conseil d'État del 20 maggio 1998 «*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*» («*SCARA*»).
([20]) Ormai codificato nell'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese.
([21]) Il pericolo rappresentato dalla fauna selvatica comprende in particolare il pericolo di collisione tra aeromobili e volatili che minaccia la sicurezza delle persone e dei beni a bordo dei velivoli.
([22]) L'esecuzione di questo compito comprende, ad esempio, l'installazione e la manutenzione di recinzioni di delimitazione dell'area pubblica e dell'area riservata o l'installazione di un sistema di videosorveglianza nei pressi dell'area riservata.
([23]) Quest'attività include in particolare le misurazioni del rumore eventualmente legato alle traiettorie degli aeromobili, così come i controlli della qualità dell'aria e dell'acqua nell'ambiente degli aeroporti.

mediante identificazione biometrica è stato introdotto nella legislazione nel 2008. Per il resto, l'ambito delle attività ammissibili al finanziamento mediante la tassa aeroportuale è rimasto invariato da quando questa misura è stata introdotta e corrisponde alle attività oggetto della sentenza SCARA. Vari testi normativi nazionali ed europei precisano gli obblighi dei gestori aeroportuali in merito all'esecuzione di tali compiti. Ad esempio, per quanto riguarda i servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili, la normativa stabilisce con precisione le risorse umane e materiali da predisporre in base alle caratteristiche dell'aeroporto.

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

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

(104) Considerato che i calcoli dell'importo della tassa sono effettuati in base a dati previsionali di costo e di traffico, è stato introdotto un meccanismo di adeguamento a posteriori per garantire che il gettito della tassa aeroportuale, eventualmente maggiorato grazie ai finanziamenti concessi dalla misura integrativa descritta ai punti da (105) a (107), non ecceda i costi realmente sostenuti per le attività interessate. I costi in questione comprendono i costi di funzionamento e di personale generati dall'esecuzione delle suddette attività, gli accantonamenti corrispondenti agli investimenti effettuati nell'ambito di tali attività, nonché la quota delle spese generali legate a queste attività ([24]). I gestori devono tenere una contabilità pluriennale del gettito della tassa aeroportuale e della misura integrativa, oltre che dei costi generati dalle attività in questione. Ogni saldo positivo registrato viene riportato nei conti cumulati degli anni precedenti, da cui può risultare un saldo positivo o negativo. È questo saldo che viene considerato per stabilire l'importo della tassa per l'anno successivo. Si precisa che ogni saldo positivo è soggetto a spese finanziarie a carico del gestore.

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

(106) In tal senso sono state applicate diverse misure complementari. In un primo momento le autorità francesi hanno fatto ricorso a un fondo fiduciario, il *«fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien»* («FIATA»), istituito contestualmente alla tassa aeroportuale e, come quest'ultima, introdotto dalla legge n. 1266 del 30 dicembre 1998. Questo fondo, alimentato da una quota della tassa dell'aviazione civile francese, è succeduto al *«fonds de péréquation des transports aériens»* («FPTA»), inizialmente riservato al finanziamento dei collegamenti aerei destinati a favorire lo sviluppo regionale e la pianificazione del territorio. Il finanziamento con il fondo FIATA copriva le stesse attività finanziate dal FPTA ed è stato esteso alle attività finanziate dalla tassa aeroportuale per integrare quest'ultima nel caso dei piccoli aeroporti. In concreto, le attività del fondo FIATA erano fondamentalmente distinte in due «sezioni»: una sezione «aeroporti» per il finanziamento integrativo delle attività di sicurezza e di protezione nei piccoli aeroporti e una sezione «trasporto aereo» per le sovvenzioni ai collegamenti aerei a favore dello sviluppo regionale e della pianificazione del territorio. Le decisioni sul versamento delle sovvenzioni del FIATA per il finanziamento integrativo delle attività di sicurezza e di protezione venivano prese in base al parere di un comitato di gestione della sezione «aeroporti» del FIATA.

(107) Nel 2005 il FIATA è stato soppresso e per due anni il relativo finanziamento è stato effettuato direttamente dal bilancio dello Stato secondo gli stessi principi di funzionamento comprendenti, in particolare, il parere di un comitato di gestione. Dal 2008 lo Stato ha sostituito questo sistema con una maggiorazione della tassa aeroportuale,

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

fissando quindi la tassa a un livello superiore a quanto necessario per coprire i costi delle attività di sicurezza e di protezione in alcuni aeroporti. L'eccedenza così generata viene ridistribuita agli aeroporti più piccoli per integrare il gettito della tassa aeroportuale prelevata.

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

5. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'AVVIO E ALL'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

5.1. *LA DECISIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

(109) Nella decisione di avvio del procedimento di indagine formale, la Commissione osserva, conformemente alla notifica della Francia, che il versamento effettuato ai sensi del contratto di marketing del 2005 è una sovvenzione versata dalla CCIPB alla società AMS. Considerando che la CCIPB è un ente pubblico, la Commissione ha considerato che il contratto implicasse l'utilizzo di risorse statali.

(110) Per quanto riguarda l'esistenza di un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la CCIPB, nello stipulare i suddetti contratti con AMS e Ryanair, si fosse comportata come un investitore prudente operante in un'economia di mercato che attui una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più o meno lungo termine.

(111) In tale contesto, la Commissione ha ritenuto in via preliminare, in base alle informazioni in suo possesso, che il contratto di marketing del 2005, nonostante i servizi effettivamente resi, fosse stato stipulato per sovvenzionare la rotta Pau–Londra Stansted e che esso conferiva a Ryanair, attraverso la sua controllata AMS, un vantaggio economico che la società non avrebbe ottenuto in normali condizioni di mercato. La Commissione ha ritenuto che la misura in questione potesse costituire un aiuto di Stato versato a AMS dalla CCIPB soggetto di norma al divieto dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Tale valutazione si basava sull'analisi delle informazioni presentate dalla Francia e sulle circostanze della sottoscrizione del contratto in questione.

(112) Per quanto riguarda il contratto di servizi aeroportuali del 2005, la Commissione si è chiesta se non fosse stato conferito un vantaggio economico Ryanair sotto forma di diritti aeroportuali ridotti.

(113) La Commissione ha infine sollevato dubbi sulla compatibilità di queste misure con il mercato interno, in applicazione degli orientamenti del 2005.

5.2. *LA DECISIONE DI ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

(114) Per quanto riguarda i contratti stipulati dalla CCIPB con Ryanair e AMS (ossia i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing), la Commissione ha ritenuto, nella decisione di estensione del procedimento, che i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing stipulati in concomitanza dovessero essere valutati insieme, in quanto Ryanair e AMS costituiscono di fatto un beneficiario unico delle misure in questione. Per valutare se questi contratti costituissero aiuti di Stato, la Commissione ha ritenuto necessario applicare il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato alle varie date in cui i contratti sono stati stipulati ([25]), ossia:

— il 28 gennaio 2003 (collegamento Pau-Londra Stansted);

— il 30 giugno 2005 (collegamento Pau-Londra Stansted) e il 16 giugno 2009 per la modifica di questo contratto;

— il 25 settembre 2007 (collegamento Pau-Charleroi) e il 16 giugno 2009 per la modifica di questo contratto;

— marzo 2008 (contratto di servizi aeroportuali del 17 marzo 2008, contratto di marketing del 31 marzo 2008) (collegamento Pau-Bristol);

([25]) Tranne nel caso di alcuni contratti, la data di inizio effettivo delle attività oggetto del contratto non coincide con la data di sottoscrizione del contratto, cfr. il considerando (395).

— il 16 giugno 2009 (collegamento Pau-Bristol);

— il 28 gennaio 2010 (collegamenti Pau-Londra, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).

(115) In base alle informazioni in suo possesso, la Commissione ha concluso di non poter escludere che Ryanair e AMS abbiano beneficiato di un aiuto di Stato nell'ambito dei contratti esaminati, ma ha ritenuto di non disporre di elementi sufficienti per pronunciarsi definitivamente su questo punto. Per procedere a questa valutazione, la Commissione ha ritenuto, in base agli elementi a sua disposizione, che i comportamenti del servizio della CCIPB di gestione dell'aeroporto, della CCIPB e degli altri soggetti pubblici dovessero essere valutati congiuntamente nei loro rapporti con Ryanair e AMS.

(116) Analogamente, la Commissione ha espresso dubbi sulla conformità del contratto firmato con Transavia con il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

(117) In merito alla compatibilità di questi eventuali aiuti alle compagnie aeree ([26]), la Commissione ha operato una distinzione tra le misure attuate prima e quelle attuate dopo l'entrata in vigore degli orientamenti del 2005.

(118) Per quanto riguarda la prima categoria, la Commissione ha ritenuto che per valutare la compatibilità degli eventuali aiuti in questione rispetto al mercato interno fosse necessario applicare i seguenti criteri:

— la misura contribuisce al raggiungimento di un obiettivo di interesse generale, ovvero l'attivazione di nuovi collegamenti (sostenibili a termine) verso un altro aeroporto dell'Unione;

— l'importo dell'aiuto è necessario e proporzionato ai maggiori costi generati dall'attivazione di nuovi collegamenti e la misura presenta un effetto incentivante;

— la misura viene concessa in modo trasparente e non discriminatorio;

— essa prevede sanzioni in caso di inadempimento degli obblighi della compagnia aerea;

— essa non incide sulla concorrenza in misura contraria al comune interesse.

(119) La Commissione ha espresso dubbi sul rispetto di questi criteri e sulla compatibilità con il mercato interno di questi eventuali aiuti al funzionamento.

(120) Per quanto riguarda la compatibilità delle misure attuate in seguito all'entrata in vigore degli orientamenti del 2005, la Commissione ha fatto principalmente riferimento ai criteri stabiliti in questi orientamenti per gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree. La Commissione ha espresso dubbi sul rispetto di tali criteri.

(121) Per quanto concerne le sovvenzioni all'investimento a favore della CCIPB, la Commissione dubita che le autorità pubbliche abbiano agito da investitore prudente nel concedere queste sovvenzioni. La Commissione ha pertanto dichiarato di non poter escludere che queste sovvenzioni costituiscano aiuti di Stato.

(122) In merito alla compatibilità con il mercato interno di questi eventuali aiuti, la Commissione ha fatto riferimento ai criteri stabiliti dagli orientamenti del 2005 per gli aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti. La Commissione ha espresso dubbi sulla compatibilità di questi eventuali aiuti con il mercato interno.

6. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

6.1. *OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

(123) Alla Commissione sono pervenuti i commenti di cinque parti interessate:

6.1.1. CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DI PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Contratto di servizi aeroportuali stipulato con Ryanair***

(124) La CCIPB è del parere che il contratto di servizi aeroportuali non contenga elementi di aiuto di Stato, considerate le condizioni obiettive e non discriminatorie in cui le tasse aeroportuali vengono applicate a Ryanair e a tutte le compagnie aeree che operano sull'aeroporto di Pau.

([26]) Nel prosieguo della presente decisione, il termine «compagnie aeree» indicherà sia le compagnie aeree che le loro controllate, includendo in particolar modo AMS.

(125) La CCIPB sottolinea che l'aeroporto di Pau autofinanzia la sua gestione con i propri introiti e ritiene di non beneficiare di alcun aiuto o finanziamento statale per pareggiare la sua gestione.

(126) Per quanto riguarda le tasse aeroportuali a carico di Ryanair, la CCIPB conferma che esse dipendono dall'applicazione delle tariffe applicabili a Ryanair come a qualsiasi altra compagnia aerea.

(127) La CCIPB osserva che esistono tre categorie di tasse aeroportuali:

— i diritti aeronautici regolamentati;

— i diritti di assistenza a terra non regolamentati;

— le tasse statali.

(128) In primo luogo, la CCIPB conferma di applicare i diritti aeronautici regolamentati alle compagnie aeree in modo obiettivo e non discriminatorio (questi diritti sono di quattro tipi: i diritti di atterraggio, i diritti di parcheggio, i diritti di illuminazione e i diritti per passeggero). Il loro importo è stabilito da una commissione paritetica, costituita dagli enti di gestione, dalle compagnie aeree e dall'autorità di tutela.

(129) La CCIPB dichiara di non esonerare Ryanair dai diritti di parcheggio e di illuminazione, ma che il contratto indica semplicemente che «*Ryanair non è in linea di massima tenuta a pagare*» i suddetti diritti. Per quanto riguarda il diritto di parcheggio, la CCIPB fa notare che questo diritto è dovuto solo quando l'aeromobile sosta in aeroporto per più di due ore, precisando tuttavia che i tempi di scalo della Ryanair sono solitamente limitati a 25 minuti. La CCIPB aggiunge, in merito al diritto di illuminazione, che i voli di Ryanair sono proposti soltanto di giorno e ciò riduce la probabilità che Ryanair debba versare un diritto di illuminazione.

(130) In secondo luogo, per quanto riguarda i diritti di assistenza a terra non regolamentati (come i servizi di assistenza aeroportuale o l'ancoraggio degli aerei), la CCIPB sostiene che le tariffe sono oggetto di una contrattazione commerciale con ogni compagnia aerea alla luce delle specificità di ciascuna. In pratica, un puro confronto matematico tra le compagnie aeree non sarebbe necessariamente pertinente in quanto, nonostante le dimensioni identiche degli aeromobili, sono da considerare molti altri criteri come il volume annuo dei movimenti realizzati dalla compagnia, la loro frequenza, il periodo (ore di scarso traffico/ore di punta) in cui i voli sono effettuati di giorno, le maggiorazioni per i voli notturni, i ritardi, le operazioni di sbrinamento, gli interventi di pulizia degli aeromobili ecc.

(131) In terzo luogo, per quanto riguarda le tasse statali (che sono di due tipi: la tassa aeroportuale e la tassa dell'aviazione civile), la CCIPB sottolinea che esse sono identiche per tutte le compagnie aeree. La CCIPB non interverrebbe nella determinazione del loro importo, che è stabilito dall'autorità di regolamentazione.

6.1.1.2. ***Contratto di marketing stipulato con AMS***

(132) La CCIPB ritiene che gli importi che versa alla società AMS non costituiscano aiuti di Stato. La CCIPB fa notare che, da autorità concessionaria dell'aeroporto di Pau, aveva deciso, conformemente agli orientamenti del 2005, di pubblicare sulla rivista *Air & Cosmos* di dicembre 2007 un invito a presentare progetti per trovare una o più compagnie aeree disposte ad attivare, a fronte di un aiuto finanziario, nuovi collegamenti in Europa, in partenza da Pau (erano previsti otto lotti). Tuttavia, al 31 gennaio 2008, data limite di ricezione dei progetti, nessuna compagnia aerea aveva presentato un'offerta.

(133) La CCIPB ritiene peraltro che la sua decisione di stipulare il contratto di marketing con Ryanair non sia imputabile allo Stato. Secondo la CCIPB, né i poteri pubblici né le autorità amministrative sono mai stati coinvolti nello svolgimento delle trattative con Ryanair e nella formalizzazione della collaborazione commerciale con questa compagnia.

(134) La CCIPB ritiene che le camere di commercio e industria (le «CCI») gestiscano gli impianti aeroportuali «*in condizioni di diritto privato*».

(135) Le CCI costituirebbero, secondo la CCIPB, una «*categoria molto particolare di enti pubblici […] il cui obiettivo è rappresentare liberamente gli interessi commerciali e industriali della propria circoscrizione nei confronti delle autorità pubbliche*». La CCIPB aggiunge che «*il fatto che essi siano collegati allo Stato non implica di per sé una subordinazione*». Nella gestione dell'aeroporto, e quindi nella formalizzazione della collaborazione con Ryanair, la CCIPB agirebbe in totale autonomia nei confronti della propria tutela, senza un intervento diretto o indiretto dello Stato.

6.1.1.3. ***Criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato***

(136) La CCIPB indica di aver ricevuto un'offerta dalla compagnia Ryanair per continuare a operare il collegamento Pau-Londra Stansted a seguito dell'annullamento del contratto del 28 gennaio 2003 da parte del Tribunale amministrativo di Pau il 3 maggio 2005.

(137) Per quanto riguarda gli aspetti operativi del collegamento, la CCIPB ha stipulato con la società Ryanair un contratto di servizi aeroportuali che, secondo la CCIPB, non evidenzierebbe sostanziali differenze di trattamento tra Ryanair e le altre compagnie aeree che operano sull'aeroporto di Pau. La CCIPB aggiunge di aver stipulato un contratto di marketing su Internet con la società AMS, un'impresa controllata da Ryanair al 100 %, al fine di garantire lo sviluppo commerciale dell'aeroporto. In merito a questo contratto, la CCIPB ritiene di essersi comportata da investitore privato operante in un'economia di mercato per i cinque motivi illustrati ai punti da (138) a (142).

(138) In primo luogo, in cambio del prezzo corrisposto dalla CCIPB, AMS avrebbe fornito degli effettivi servizi commerciali, in particolare numerosi link al sito ryanair.com per reindirizzare gli internauti direttamente ai siti della CCIPB, dell'aeroporto, delle infrastrutture regionali (autobus, treni, taxi), dell'ufficio del turismo del Béarn ecc.

(139) In secondo luogo, ryanair.com è oggi indubbiamente il primo sito di prenotazione viaggi in Europa e di gran lunga uno dei più cercati dagli internauti attraverso il motore di ricerca Google. Il fatto di inserire la pubblicità dell'aeroporto di Pau sul sito ryanair.com rappresenta una reale opportunità per quest'aeroporto o per gli enti locali che esso serve. Gli aeroporti e i terzi interessati (società di autonoleggio, hotel, regioni ecc.) sono disposti a pagare il prezzo indicato nel listino pubblicato sul sito di AMS; del resto, alcuni aeroporti interamente privati avrebbero accettato di pagarlo. La CCIPB sottolinea il valore aggiunto della pubblicità sul sito ryanair.com citando uno studio della società Planet-Work secondo cui la pubblicità acquistata sul sito ryanair.com avrebbe garantito all'aeroporto di Pau e alla sua regione una visibilità superiore, in termini di numero di clic, rispetto a quella sul sito voyages-sncf.com. La CCIPB conclude pertanto che i prezzi applicati da AMS e pagati dalla CCIPB per i servizi ricevuti corrispondono *«a prezzi di mercato»*.

(140) In terzo luogo, la CCIPB ritiene che il fatto che il prezzo pagato per i servizi resi sia forfettario non debba essere considerato un criterio determinante ai fini dell'esistenza di un aiuto di Stato.

(141) In quarto luogo, le somme versate per il contratto Pau-Charleroi permetterebbero di ottenere prestazioni diverse da quelle ricevute dalla CCIPB per il contratto Pau-Londra. La CCIPB non pagherebbe quindi due volte la stessa prestazione, il che dimostrerebbe ancora una volta che gli importi versati non sono sovvenzioni per l'attivazione di un nuovo collegamento. La CCIPB afferma inoltre che se l'obiettivo fosse di sostenere il disavanzo strutturale di gestione della linea, l'importo sarebbe ovviamente insufficiente.

(142) In quinto luogo, la CCIPB ritiene che sia molto difficile per un *«ente pubblico che non persegue utili»* dimostrare che l'ammontare di […] EUR versato alla società AMS ha permesso di «fruttare» alla CCIPB […] EUR. La CCIPB non ha però dubbi sul fatto che il link al sito www.ryanair.com (e l'assenza di destinazioni vicine sul sito) valesse l'investimento, dal punto di vista della notorietà e/o della capacità di attrazione.

6.1.1.4. ***Distorsione della concorrenza***

(143) La CCIPB ritiene che le somme versate in cambio dei servizi di marketing prestati da AMS non incidano sulla concorrenza.

(144) La destinazione Pau non ha spontaneamente interessato altre compagnie aeree al di fuori di Air France e, nonostante gli sforzi intrapresi dall'aeroporto, si sono manifestate solo Ryanair per Londra e Transavia per Amsterdam.

(145) La CCIPB osserva che l'arrivo di linee *low cost* non ha compromesso i collegamenti di Air France, che dal 2003 avrebbero addirittura aumentato il suo traffico in partenza da Pau.

6.1.2. ASSOCIAZIONE DELLE COMPAGNIE AEREE EUROPEE («ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES», AEA)

(146) L'AEA si considera parte interessata nel caso in questione, avendo tra i suoi membri una compagnia aerea che opera sull'aeroporto di Pau (Air France). In generale l'AEA, che rappresenta gli interessi della «rete» dei vettori europei, ritiene di avere un interesse naturale a seguire l'attuazione degli orientamenti del 2005. Secondo l'associazione, i vettori che beneficiano illegalmente di alcune riduzioni dei loro diritti contribuiscono a creare distorsioni di concorrenza nel mercato interno, a scapito di altri vettori che devono sostenere i costi delle proprie attività.

(147) L'AEA è del parere che i due contratti stipulati dalla CCIPB con Ryanair e la sua controllata al 100 % (AMS) — ovvero 1) il contratto di servizi aeroportuali relativo al collegamento Londra Stansted-Pau e 2) il contratto di marketing su Internet per il quale AMS percepisce un importo forfettario annuo di 437 000 EUR — siano, a ragione, motivo di forti preoccupazioni.

(148) L'associazione ritiene che il fatto che Ryanair sia l'unico utente dell'aeroporto a beneficiare di un contratto specifico per i servizi aeroportuali sia una pratica più che discutibile e aggiunge che Ryanair non dovrebbe essere esonerata dai diritti di parcheggio e di illuminazione e che, quando le rotazioni della compagnia superano le due ore, Ryanair dovrebbe essere soggetta agli stessi diritti delle altre compagnie aeree.

(149) L'AEA afferma che le varie giurisdizioni francesi hanno ampiamente riconosciuto che il contratto di marketing con AMS ha creato condizioni eccessivamente favorevoli per Ryanair ([27]) e osserva che espressioni come «squilibrio» sono state utilizzate anche dal Tribunale amministrativo di Pau in una sentenza pronunciata nel maggio 2005, che non poteva che indurre alla conclusione che questo tipo di contratti costituisce un aiuto finanziario per Ryanair. L'AEA non mette in discussione la pratica dei servizi di marketing in quanto tale, ma dubita che nelle disposizioni contrattuali in questione siano state rispettate le normali condizioni di mercato.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair afferma che le modalità e le condizioni del contratto di servizi aeroportuali del 2005 sono conformi alle condizioni di mercato e che esso non le conferisce alcun vantaggio selettivo, motivo per cui il contratto non falsa la concorrenza, né incide sugli scambi tra Stati membri.

(151) La compagnia sottolinea di pagare le tasse e i diritti aeronautici standard in vigore nell'aeroporto di Pau, oltre alle commissioni sulle vendite di biglietti e le eccedenze di bagaglio. Precisa inoltre che questi diritti sono simili a quelli applicati in aeroporti simili o ad altri vettori aerei che operano sull'aeroporto di Pau. Per quanto ne sappia, Ryanair precisa che la CCIPB non le riserva un trattamento più favorevole di altre compagnie aeree.

(152) Secondo Ryanair, le riduzioni condizionali concesse sui diritti di parcheggio e di illuminazione e sulle spese di movimentazione previste dagli articoli 7.1.3 e 7.2 del contratto di servizi aeroportuali del 2005 si basano su criteri obiettivi precisati nel contratto, ovvero l'assenza di illuminazione di giorno e l'assenza di parcheggio o di movimentazione pesante, considerata la durata di 25 minuti di una rotazione Ryanair e visto il livello sommario del servizio che essa offre ai suoi passeggeri. Ryanair fa osservare che queste stesse esenzioni si applicano a compagnie aeree simili e che l'articolo 3 del contratto di servizi aeroportuali del 2005 riporta espressamente l'obbligo in capo alla CCIPB di applicare le condizioni concesse a Ryanair a compagnie aeree paragonabili ([28]).

(153) Ryanair sottolinea che le modalità e le condizioni che le sono proposte non sono segrete e che, contrariamente alle pratiche correnti nel settore, il contratto di servizi aeroportuali del 2005 autorizza espressamente la CCIPB a rivelarne il contenuto ad altre compagnie aeree.

(154) Ryanair sostiene di non aver ricevuto vantaggi illegali da parte della CCIPB nell'ambito del contratto di servizi aeroportuali del 2005 e che i rapporti oggetto del contratto sono trasparenti e caratterizzati dall'assenza di selettività: condizione essenziale (ma non sufficiente) per considerare una misura aiuto di Stato. La compagnia fa inoltre notare che nelle misure in questione non sussistono le altre condizioni necessarie per decretare l'esistenza di un aiuto di Stato (ad esempio, effetto sugli scambi tra Stati membri e distorsione della concorrenza).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS dichiara di proporre spazi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair a condizioni di mercato e in base alle tariffe pubblicate sul proprio sito.

(156) La società ritiene che il contratto di marketing su Internet (WMS) sottoscritto con la CCIPB non rientri nel campo di applicazione delle norme UE in materia di trasporti, trattandosi di un classico contratto di pubblicità commerciale, simile a quelli che vengono spesso stipulati con giornali, reti televisive, canali radiofonici, fornitori di spazi pubblicitari esterni ecc.

([27]) L'AEA si riferisce in particolare alla sentenza del Conseil d'État del 27 febbraio 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (n. 264406).

([28]) All'articolo 3 del contratto di servizi aeroportuali del 2005 si legge: «Assenza di esclusiva. Il presente contratto è stipulato in via non esclusiva. Le condizioni applicate a Ryanair nell'ambito del presente contratto saranno estese a ogni altra compagnia aerea con cui l'aeroporto Pau-Pyrénées decidesse di attivare una nuova linea internazionale a basso costo. Le suddette condizioni saranno modulate in base alle caratteristiche dei nuovi collegamenti internazionali e, in particolare, in base alla frequenza dei voli, al numero dei passeggeri trasportati e alle condizioni tariffarie dei voli».

(157) Secondo AMS, le condizioni relative all'acquisto di spazi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair da parte della CCIPB rispecchiano le condizioni di mercato e sono conformi ad esse. Per quanto riguarda il valore degli spazi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair, AMS sottolinea che il prezzo che essa stabilisce per questi spazi riflette il crescente successo commerciale di questo sito e la sua impareggiabile capacità di fungere da supporto a un messaggio pubblicitario rivolto a un pubblico fortemente mirato.

(158) AMS fa notare che il sito Internet di Ryanair è uno spazio pubblicitario di gran lunga più ambito di qualsiasi altro sito di viaggi di qualunque portale non specializzato utilizzato dalla Commissione come riferimento e precisa che ryanair.com registra mensilmente oltre 300 milioni di pagine stampate.

(159) AMS asserisce che la CCIPB ha acquistato spazi pubblicitari alle stesse condizioni dei clienti privati, che i prezzi stabiliti nel contratto di marketing su Internet corrispondono alle tariffe correnti che praticava all'epoca del contratto e che esse erano identiche per tutti i clienti, pubblici e privati. La società indica che alcuni gestori privati di aeroporti (come […] e […]) hanno sottoscritto contratti simili all'accordo concluso con la CCIPB.

(160) AMS sostiene che sia irrilevante stabilire se il contratto in questione fosse necessario, come affermato dalla Commissione nella decisione di avvio: «*[…] la Commissione si chiede se i servizi di commercializzazione conclusi siano necessari per la CCIPB e se il contratto di servizi di commercializzazione non sia stato concluso unicamente per sovvenzionare la rotta Pau-Londra Stansted*» ([29]).

(161) AMS sostiene, infatti, che questo tipo di operazione condotta in condizioni di mercato escluda l'esistenza di un aiuto e aggiunge che non esistono precedenti giuridici sulla valutazione della nozione di «necessità». AMS ricorda tuttavia alla Commissione, che continua a mettere in discussione la necessità di questo contratto, che la CCIPB si occupa sia della promozione della regione di Pau-Béarn, sia della gestione dell'aeroporto di Pau. La società ritiene pertanto, alla luce di questi due obiettivi, che la pubblicità sul sito Internet di Ryanair sia logica dal punto di vista commerciale.

(162) Per quanto riguarda l'acquisto di spazi pubblicitari per promuovere la regione, AMS sottolinea che le camere di commercio e industria francesi sono in concorrenza tra loro e che devono ricorrere al «marketing territoriale» per fare in modo che la loro regione abbia la meglio sulle regioni concorrenti.

(163) Secondo AMS, lo spazio pubblicitario acquistato sul sito Internet di Ryanair consente di migliorare la visibilità dell'aeroporto di Pau, aggiungendo che la CCIPB ha un interesse commerciale diretto ad agire in questo modo, perché il conseguente incremento del numero di passeggeri finisce con l'attirare nell'aeroporto imprese di altri settori, aumentando in tal modo gli introiti di quest'ultimo.

(164) AMS dichiara che la CCIPB non fa pubblicità sul sito Internet di Ryanair per sovvenzionare il collegamento Pau-Londra, ma che lo spazio che AMS mette a disposizione della CCIPB su ryanair.com costituisce una risorsa ambita per la quale è dimostrato che esiste una domanda anche da parte di altri inserzionisti, compresi quelli del settore privato. Sarebbe quindi sbagliato presentare la vendita di questo spazio come un semplice pretesto per ottenere il versamento di sovvenzioni.

(165) Secondo AMS, il contratto di marketing su Internet non costituisce un aiuto, perché le sue condizioni sono conformi a quelle di un contratto commerciale classico e non conferiscono a AMS (o a Ryanair) alcun vantaggio. La società ritiene pertanto che questo accordo non falsi la concorrenza, né incida sugli scambi tra Stati membri.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Air France offre circa 5 voli quotidiani dall'aeroporto di Pau per Parigi Orly, 3 voli quotidiani per Parigi Roissy Charles de Gaulle e 4 per Lione (attraverso una sua controllata).

(167) Air France osserva che i vantaggi concessi alla compagnia Ryanair e alla sua controllata AMS, di cui non beneficia Air France, comportano per Ryanair una significativa riduzione dei costi di gestione. La compagnia francese è quindi del parere che questa situazione comprometta la concorrenza diretta tra Ryanair e Air France sui voli in partenza e in arrivo all'aeroporto di Pau, oltre che la concorrenza su tutti i collegamenti intra-UE. Gli scambi tra Stati membri ne risentirebbero quindi direttamente.

([29]) Decisione di avvio, paragrafo 43.

6.1.5.1. ***Diritti aeroportuali***

(168) Air France osserva che, secondo il listino 2007 pubblicato dalla CCIPB, i diritti di parcheggio ammontano a 0,16 EUR per tonnellata/ora. Questi diritti si applicano quando un aeromobile sosta per almeno due ore nell'area di stazionamento. Air France non ritiene anomalo che Ryanair non paghi questi diritti per una rotazione di 25 minuti ma aggiunge che, quando una rotazione supera le due ore, Ryanair dovrebbe essere soggetta al loro pagamento.

(169) Air France nota che, secondo il listino 2007 pubblicato dalla CCIPB, i diritti di illuminazione ammontano a 35,18 EUR per ogni movimentazione aerea. Questi diritti sono dovuti quando le attrezzature di illuminazione sono utilizzate per una «movimentazione aerea», ovvero per un atterraggio o un decollo, sia di giorno che di notte. Ciò significa che il fatto di non applicare questi diritti alla compagnia Ryanair, perché essa effettua rotazioni soltanto di giorno, contravverrebbe alle condizioni generali di applicazione di questi diritti.

(170) Air France sottolinea che questi listini pubblici vengono solitamente aggiornati nel tempo e ritiene che Ryanair debba essere soggetta alle eventuali variazioni di importo di tali diritti, come gli altri vettori che operano in partenza e in arrivo all'aeroporto di Pau.

6.1.5.2. ***Servizi di assistenza aeroportuale***

(171) Air France indica che i servizi di assistenza a terra che essa riceve a Pau sono oggetto di una formale definizione contrattuale. Air France osserva che, secondo gli orientamenti del 2005, *«[l']ente di gestione di un aeroporto che fornisce servizi di assistenza a terra può beninteso praticare tariffe diverse sugli oneri di assistenza fatturati alle compagnie aeree se tali tariffe diverse riflettono differenze di costo connesse alla natura o all'entità dei servizi resi»*. Air France sottolinea che il Tribunale amministrativo di Pau ha ritenuto nella sentenza del 3 maggio 2005 che una riduzione ingiustificata delle tariffe dei servizi di assistenza a terra concessa a Ryanair costituisca un aiuto di Stato che, in assenza di preventiva notifica, dovrebbe essere considerato illegale.

(172) Air France fa notare di offrire molti più servizi in partenza e in arrivo all'aeroporto di Pau rispetto alla compagnia Ryanair, aggiungendo che in tali condizioni le tariffe concesse dalla CCIPB a Ryanair per i servizi di assistenza aeroportuale non dovrebbero essere più vantaggiose di quelle praticate a Air France.

6.1.5.3. ***Contratto di marketing stipulato con AMS***

(173) Air France osserva che questo tipo di contratti tra il gestore di un aeroporto e la controllata di Ryanair (AMS) sembra essere una pratica corrente di Ryanair negli aeroporti da cui quest'ultima decide di attivare nuovi collegamenti aerei. Air France fa notare che i tribunali amministrativi francesi avevano già sanzionato questo tipo di misure, perché i presunti servizi promozionali non venivano realizzati oppure perché lo erano in condizioni eccessivamente favorevoli a Ryanair.

(174) Air France cita lo «squilibrio» che il Tribunale amministrativo di Pau ha riscontrato nella sentenza del 3 maggio 2005 tra gli impegni reciproci delle parti della convenzione sottoscritta nel 2003 tra la CCIPB e Ryanair. La compagnia francese ritiene che sia lecito interrogarsi sull'esistenza di un equilibrio tra gli obblighi delle parti dell'accordo del 2005 con AMS. Secondo Air France, nulla sta a indicare che l'intero importo suindicato o una parte di esso sarà restituito da Ryanair in caso di chiusura del collegamento aereo in questione o in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi promozionali eventualmente stabiliti.

(175) Air France non contesta l'accettabilità di alcuni aiuti di «marketing» ai sensi delle norme comunitarie, ma ritiene poco probabile che il contratto cosiddetto di «marketing» soddisfi i criteri di compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

6.1.5.4. ***Conclusione***

(176) Air France auspica che si interrompano i versamenti indebiti di cui Ryanair gode dal 2005 nell'aeroporto di Pau e che venga ordinato il recupero dell'aiuto illegale presso Ryanair.

6.2. *OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI A SEGUITO DELL'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

6.2.1. CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DI PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) La CCIPB ritiene che i suoi contratti di marketing e di servizi aeroportuali stipulati con le compagnie aeree e/o con le loro controllate non contengano elementi di aiuti di Stato.

(178) La CCIPB osserva che il tipo e l'oggetto dei contratti sono radicalmente diversi e che essi debbono pertanto essere analizzati separatamente. Il fatto che siano stati stipulati lo stesso giorno non avrebbe in sé molta rilevanza, dal momento che ogni contratto persegue un obiettivo diverso. Il contratto di servizi aeroportuali mira a stabilire le condizioni in cui l'aeroporto di Pau mette a disposizione delle compagnie aeree la sua infrastruttura aeroportuale, fornendo loro vari servizi aeroportuali a fronte di una remunerazione. Il contratto di marketing avrebbe invece l'obiettivo di stabilire le condizioni alle quali una compagnia aerea deve promuovere sul proprio sito Internet, dietro compenso, l'aeroporto di Pau e le attrazioni turistiche e commerciali della regione di Pau e del Béarn. I due tipi di contratti non sarebbero pertanto intrinsecamente collegati. Analogamente, se, da un lato, i termini e le condizioni in cui i servizi aeroportuali forniti dall'aeroporto e i servizi di marketing offerti da una compagnia aerea o da una delle sue controllate possono figurare in un unico contratto, dall'altro, questo non significa che l'analisi giuridica dell'esistenza di un aiuto di Stato si debba focalizzare su questi due tipi di servizi, che del resto non «si compensano» a vicenda.

(179) La CCIPB ritiene inoltre che il comportamento della CCIPB e quello degli altri soggetti pubblici non siano da analizzare insieme, almeno per quanto riguarda i contratti di marketing (a ulteriore giustificazione della loro valutazione distinta), dal momento che questi contratti sono negoziati e stipulati dalla CCIPB in modo assolutamente autonomo, senza l'intervento di altri enti pubblici.

6.2.1.1. ***I contratti di marketing stipulati dalla CCIPB***

Imputabilità

(180) Secondo la CCIPB, i pagamenti per i contratti di marketing non sono imputabili allo Stato, dal momento che la CCIPB gode di totale autonomia nella gestione dell'aeroporto rispetto alle sue autorità di tutela. La CCIPB avrebbe deciso di effettuare versamenti, da un lato, a Ryanair e poi a AMS e, dall'altro, a Transavia per servizi di marketing in modo assolutamente autonomo e indipendente, senza l'intervento diretto o indiretto dello Stato.

Vantaggio economico conferito alle compagnie aeree

(181) La CCIPB ritiene di aver palesemente agito da investitore prudente operante in un'economia di mercato. In particolare, AMS e Transavia avrebbero fornito, a fronte di un compenso conforme al prezzo di mercato, effettivi servizi commerciali, in particolare alcuni link sui lori siti Internet per reindirizzare gli internauti direttamente verso i siti della CCIPB. La CCIPB sottolinea, in tal senso, la frequente consultazione dei siti Internet di Ryanair e di Transavia.

(182) La CCIPB osserva peraltro che i prezzi praticati da AMS sono quelli indicati in un listino pubblicato sul suo sito Internet e che questi prezzi sono applicati senza distinzioni a tutti i clienti aeroportuali di AMS, compresi alcuni aeroporti britannici completamente privatizzati. Transavia offrirebbe, dal canto suo, servizi di marketing a un aeroporto privato in Italia.

(183) Secondo la CCIPB, anche alcuni aeroporti francesi gestiti da imprese private (in qualità di concessionarie di servizio pubblico) sembrano avere stipulato un contratto di marketing con AMS, in particolare l'aeroporto di Tarbes-Lourdes-Pyrénées, gestito dalla società canadese Snc-Lavalin. Questo dimostra, secondo la CCIPB, che il suo comportamento è conforme a quello di un investitore privato.

(184) La CCIPB osserva inoltre che il fatto che il prezzo pagato per i servizi ricevuti sia forfettario non sembra essere un criterio determinante dell'esistenza di un aiuto di Stato e che le somme versate per il contratto Pau-Charleroi consentono di ottenere servizi diversi da quelli ricevuti dalla CCIPB nell'ambito del contratto Pau-Londra. Di conseguenza, la CCIPB non pagherebbe due volte lo stesso servizio. Secondo la CCIPB, gli importi versati sono inoltre insufficienti per attivare un collegamento aereo.

(185) Acquistando questi servizi di marketing ai prezzi riportati nei contratti, la CCIPB ritiene di aver beneficiato di innegabili vantaggi economici per due motivi. Innanzitutto, i servizi di marketing avrebbero influito positivamente sui proventi di esercizio dell'aeroporto, favorendo in particolare un maggiore flusso di passeggeri all'interno dell'aeroporto. In secondo luogo, e a titolo aggiuntivo, anche la città di Pau e la sua regione ne avrebbero tratto vantaggio.

(186) La CCIPB non condivide il parere del consulente secondo cui «*la strategia di Ryanair alla base dei contratti di marketing consiste nell'ottenere una sovvenzione dall'aeroporto per mantenere bassi i suoi prezzi*». Al contrario del consulente, la CCIPB ritiene di avere un forte interesse commerciale ad acquistare questi servizi, dato che l'aeroporto di Pau è un aeroporto regionale, che non registra un naturale afflusso di passeggeri in quantità sufficiente da pareggiare i suoi conti di esercizio. La CCIPB dichiara che dall'arrivo di Ryanair nell'aeroporto, e a seguito degli sforzi promozionali realizzati sul suo sito Internet, l'aeroporto di Pau ha registrato un sostanziale incremento di traffico.

(187) La CCIPB afferma infine di non avere rinnovato il contratto di marketing con AMS, perché i nuovi prezzi in contrattazione erano troppo elevati. Questa decisione confermerebbe che la CCIPB non era disposta ad accogliere Ryanair a qualsiasi costo.

Distorsione della concorrenza

(188) Secondo la CCIPB, le somme versate a fronte dei servizi di marketing non hanno inciso affatto sulla concorrenza tra le compagnie aeree, né tra gli aeroporti. La CCIPB sottolinea il fatto che deve ricorrere a campagne promozionali a causa della maggiore difficoltà ad attrarre compagnie aeree che di norma preferiscono spostarsi sugli aeroporti vicini, più allettanti per il turismo ricreativo. La CCIPB cita in tal senso l'aeroporto di Biarritz-Anglet-Bayonne, che serve una regione famosa per le sue spiagge, e l'aeroporto di Tarbes-Lourdes, che beneficia della presenza del complesso religioso di Lourdes.

(189) La CCIPB osserva che nell'aeroporto di Pau la concorrenza esercitata dalle compagnie *low cost* non ha affatto influito sull'attività di Air France, la quale è cresciuta fino al 2008, anno d'inizio della crisi economica, e sottolinea che prima dell'arrivo di Ryanair nel 2003 nessuna compagnia aerea operava collegamenti internazionali dall'aeroporto di Pau e che l'arrivo di Ryanair non ha pertanto falsato la concorrenza sui collegamenti esistenti.

6.2.1.2. ***Contratti di servizi aeroportuali***

(190) La CCIPB rammenta che i diritti aeroportuali sono applicati in egual misura a tutti gli utenti e a tutte le compagnie aeree della piattaforma dell'aeroporto di Pau ed esclude quindi che esistano pratiche discriminatorie.

(191) Inoltre, la CCIPB non condivide il parere del consulente secondo cui i diritti non regolamentati variano ingiustificatamente da una compagnia all'altra. Secondo la CCIPB, le tariffe dei servizi non regolamentati sono oggetto di una contrattazione con ogni singola compagnia aerea alla luce delle specificità di ciascuna. Sulla base di queste argomentazioni, la CCIPB conclude che nessun contratto di servizi aeroportuali esaminato dalla Commissione contiene elementi di aiuto di Stato.

6.2.1.3. ***Sovvenzioni all'aeroporto***

(192) La CCIPB ritiene che nessuna delle «sovvenzioni» ricevute dall'aeroporto di Pau nel periodo 2000-2010 e interessate dal procedimento di indagine formale contenga elementi di aiuto di Stato.

Sovvenzioni di competenza dello Stato

(193) Secondo la CCIPB, le sovvenzioni per 3,521 milioni di EUR di cui alla sezione 4.3.1 erano destinate a finanziare compiti che la legge ha assegnato ai gestori aeroportuali, ma che ricadono normalmente sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei pubblici poteri. Questi compiti non avrebbero carattere economico e per questo motivo le sovvenzioni in questione non rientrerebbero nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

Sovvenzioni all'investimento

(194) La CCIPB ritiene che le sovvenzioni all'investimento versate dal sindacato misto e dagli enti locali non contengano elementi di aiuto di Stato. Queste somme sarebbero servite a finanziare investimenti realizzati dai proprietari dell'infrastruttura aeroportuale per la sua manutenzione e per il suo miglioramento, in altre parole per valorizzare il loro patrimonio. Questi investimenti sono stati pertanto effettuati a esclusivo vantaggio dei proprietari dell'infrastruttura aeroportuale, ma le somme versate non hanno conferito alcun vantaggio economico alla CCIPB, perché non l'hanno sgravata degli oneri di gestione che essa era normalmente tenuta a sostenere in qualità di ente di gestione dell'aeroporto. Questi importi sono soltanto «transitati» per la CCIPB che, in qualità di gestore dell'area pubblica attrezzata, ha il compito di realizzare i suddetti lavori di manutenzione, di messa a norma e miglioramento.

(195) Pertanto, secondo la CCIPB, nel versare sovvenzioni all'investimento, l'autorità concedente e gli enti pubblici intervengono normalmente in qualità di proprietari delle infrastrutture aeroportuali nell'ambito della concessione di un'area pubblica attrezzata per effettuare lavori di messa a norma, manutenzione e miglioramento del servizio pubblico aeroportuale, al fine di valorizzare il loro stesso patrimonio. Sono quindi investimenti di responsabilità del proprietario dell'area pubblica attrezzata e non del suo ente di gestione.

(196) La CCIPB fa inoltre osservare che al termine della concessione (fine 2015) dovrà restituire le suddette infrastrutture aeroportuali ai proprietari insieme agli investimenti realizzati.

(197) Per giunta, le sovvenzioni in questione non avrebbero falsato in alcun modo la concorrenza con gli altri aeroporti vicini (Tarbes-Lourdes-Pyrénées e Biarritz-Anglet-Bayonne), perché anch'essi avrebbero percepito sovvenzioni simili dalle loro autorità concedenti.

(198) Per quanto riguarda la somma di 38 000 EUR percepita da Gaz de France nel 2003, la CCIPB osserva che questa misura non è imputabile allo Stato e che è stata adottata autonomamente da Gaz de France. Questa decisione non avrebbe peraltro conferito vantaggi economici all'aeroporto di Pau, in quanto Gaz de France avrebbe agito da investitore prudente operante in un'economia di mercato. Gaz de France aveva infatti suggerito alla CCIPB di realizzare una centrale di cogenerazione che avrebbe consentito all'aeroporto di risparmiare energia per il riscaldamento e l'aria condizionata e a Gaz de France di fornire il gas necessario al funzionamento dell'infrastruttura.

Compatibilità ai sensi della decisione 2005/842/CE della Commissione

(199) La CCIPB osserva che la decisione 2005/842/CE della Commissione ([30]) (di seguito «la decisione SIEG del 2005») è applicabile alle misure in esame. La CCIPB sottolinea che rientrano infatti nell'ambito di applicazione di questa decisione le *«compensazioni di obblighi di servizio pubblico concesse a aeroporti […] con un traffico annuale medio non superiore a 1 000 000 passeggeri per gli aeroporti […] nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del servizio d'interesse economico generale»* e *«di importo annuo inferiore a 30 milioni di EUR»* (articolo 2). La CCIPB, che si considera incaricata della fornitura di un servizio pubblico aeroportuale, ritiene pertanto che se le sovvenzioni versate all'aeroporto fossero considerate aiuti, questi aiuti sarebbero compatibili ed esenti dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi della decisione SIEG del 2005.

Compatibilità in base agli orientamenti del 2005

(200) La CCIPB fa notare, in subordine, che le sovvenzioni ricevute dall'aeroporto di Pau e dalla CCIPB soddisfano i criteri di compatibilità previsti dagli orientamenti del 2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) Secondo Ryanair, la Commissione ha commesso un errore riunendo in un'unica causa su un presunto aiuto di Stato i due accordi conclusi dalla CCIPB con Ryanair e con AMS. La compagnia aerea aggiunge che l'indagine relativa al rapporto tra AMS e l'aeroporto di Pau è in aperta contraddizione con il successo commerciale dell'offerta di Ryanair. Essa precisa inoltre che AMS vanta numerosi clienti (non solo aeroporti) e che il suo modello è sempre più spesso replicato nei siti Internet di altre compagnie aeree.

6.2.2.1. ***Relazione del consulente del 30 marzo 2011***

(202) Ryanair contesta alcune conclusioni della relazione del consulente, in particolare le tre asserzioni di seguito riportate ([31]):

a) *«Il sito di Ryanair sembra paragonabile a quello di altre compagnie aeree che in generale ospitano poca pubblicità a pagamento e sui quali gli aeroporti non pubblicano inserzioni»*. Ryanair dichiara che è inesatto affermare che le altre compagnie aeree non propongono pubblicità a pagamento sui loro siti Internet. Essa aggiunge che questa pratica è sempre più diffusa e che gli aeroporti regionali, che soffrono a causa di una domanda limitata, considerano sempre più spesso i siti Internet delle compagnie aeree *low cost*, che hanno tra i loro clienti, come il miglior mezzo per fare pubblicità. Ryanair è anche un esempio di compagnia aerea che pubblicizza sul proprio sito Internet il parcheggio di un aeroporto di categoria 1 di cui essa è cliente.

b) Ryanair ritiene sbagliato affermare che gli aeroporti non sono paragonabili agli altri inserzionisti sul suo sito Internet, in quanto i servizi che un aeroporto fornisce ai passeggeri di Ryanair sono di per sé inscindibili da quelli offerti dalla compagnia ai suoi passeggeri. La compagnia asserisce che i potenziali passeggeri che vedono la pubblicità di un aeroporto sul sito ryanair.com genereranno introiti per l'aeroporto, indipendentemente dal fatto di volare con Ryanair o meno. Essa sostiene pertanto, contrariamente al parere della Commissione, che la situazione degli aeroporti che fanno pubblicità sul suo sito Internet è simile a quella di altri inserzionisti, come alberghi e società di autonoleggio.

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

([31]) Decisione di estensione del procedimento, paragrafo38.

c) Secondo Ryanair, a torto «*il consulente mette in discussione la razionalità del comportamento degli aeroporti, che destinerebbero risorse proprie a compagnie aeree per attirare clienti sui voli operati nelle loro stesse strutture, considerando che l'incremento di passeggeri andrebbe a diretto vantaggio delle compagnie aeree*». Secondo Ryanair, il fatto che la prestazione di servizi di marketing vada a vantaggio del fornitore di spazi pubblicitari, ovvero Ryanair, non significa che essa non sia proficua anche per l'aeroporto che acquista questi servizi. Il fatto che un aeroporto faccia o non faccia pubblicità sul sito di Ryanair è irrilevante per la compagnia, dal momento che il suo tasso di riempimento sui collegamenti per gli aeroporti che hanno stipulato un accordo di pubblicità con AMS è simile a quello dei collegamenti per gli aeroporti che non lo hanno stipulato. Ryanair aggiunge che la pubblicità è una necessità per gli aeroporti regionali, che in generale non hanno una forte presenza sul mercato. Essa aggiunge inoltre che la Commissione ha sbagliato a concentrarsi sui vantaggi per la compagnia aerea, dal momento che il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato non impone che una misura non generi vantaggi per terzi, compreso il fornitore dello spazio pubblicitario. Ryanair sottolinea che gli accordi di marketing stipulati da AMS con gli aeroporti sono distinti dagli accordi tra Ryanair e gli aeroporti e che essi non dipendono dal presunto «vantaggio» che la pubblicità dell'aeroporto su ryanair.com conferisce alla compagnia.

6.2.2.2. ***Trattamento di AMS e di Ryanair come beneficiario unico***

(203) Secondo Ryanair, l'accordo di servizi aeroportuali concluso dalla CCIPB con Ryanair e l'accordo di marketing sottoscritto dalla CCIPB con AMS sono distinti e indipendenti, essi riguardano servizi diversi e nessun legame giustifica che AMS e Ryanair siano considerati un beneficiario unico. Ryanair ritiene che gli accordi AMS abbiano giovato alla CCIPB in qualità di acquirente di servizi pubblicitari e che tali accordi non siano destinati a migliorare il tasso di riempimento o il rendimento della compagnia sui collegamenti da questa operati.

6.2.2.3. ***Risorse statali e assenza di imputabilità***

(204) Ryanair contesta che le decisioni adottate dalla CCIPB siano imputabili allo Stato e afferma che gli accordi conclusi da quest'ultima con Ryanair e AMS non hanno determinato alcun trasferimento di risorse dello Stato francese.

(205) Ryanair dichiara che la CCIPB non è un'altra espressione dello Stato francese e che l'imputabilità non può essere stabilita solo perché la CCIPB è un'impresa pubblica e, quindi, sotto il controllo dello Stato francese. La compagnia aerea è del parere che la Commissione debba esaminare il ruolo delle autorità pubbliche nelle decisioni adottate dalla CCIPB nei confronti di Ryanair e di AMS.

(206) Ryanair fa inoltre riferimento alla giurisprudenza dei tribunali francesi in base alla quale la compagnia ritiene che le camere di commercio e industria siano soggetti originali, caratterizzati da una duplice natura e che sia opportuno classificarli nella categoria degli «enti pubblici economici».

(207) Per quanto riguarda la partecipazione dello Stato nel processo decisionale, Ryanair ritiene che lo Stato debba essere informato solo di alcune decisioni ed esclusivamente a posteriori.

6.2.2.4. ***Piano economico-finanziario***

(208) Ryanair sostiene che l'assenza di un piano economico-finanziario al momento della conclusione degli accordi del 2005 non possa essere utilizzata come prova del fatto che gli accordi non erano conformi al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

6.2.2.5. ***Osservazione di Ryanair del 10 aprile 2013***

(209) Il 10 aprile 2013 Ryanair ha trasmesso due note redatte dallo studio Oxera e un'analisi del professor Damien P. McLoughlin.

Prima nota di Oxera — Definizione del valore di riferimento del mercato nell'analisi comparativa ai fini dei test a norma del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Cause sugli aiuti di Stato relative a Ryanair, nota redatta da Oxera per Ryanair il 9 aprile 2013

(210) Oxera considera sbagliato il metodo della Commissione, che consiste nel prendere a riferimento solo gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto oggetto d'esame.

(211) Oxera fa notare che i prezzi di riferimento del mercato ottenuti negli aeroporti di riferimento non sono condizionati dagli aiuti di Stato concessi agli aeroporti limitrofi. È quindi possibile stimare in modo affidabile un valore di riferimento del mercato al momento dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(212) Infatti,

a) nei test a norma del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato condotti in ambiti diversi da quello degli aiuti di Stato sono correntemente utilizzate delle analisi di riferimento;

b) le imprese influenzano reciprocamente le loro decisioni solo nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari;

c) gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza non sono necessariamente in concorrenza tra loro e gli aeroporti di riferimento utilizzati nelle relazioni presentate risentono limitatamente della concorrenza degli aeroporti pubblici del loro bacino di utenza [meno di un terzo degli aeroporti commerciali situati nel bacino di utenza degli aeroporti di riferimento è interamente detenuto dallo Stato e nessuno degli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza degli aeroporti di riferimento era oggetto di un procedimento in materia di aiuti di Stato (ad aprile 2013)];

d) anche quando gli aeroporti di riferimento sono soggetti alla concorrenza di aeroporti pubblici siti nello stesso bacino di utenza, è ragionevole ritenere che il loro comportamento sia conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato (ad esempio, se il settore privato detiene una quota di partecipazione rilevante o se l'aeroporto è gestito a livello privato);

e) gli aeroporti conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato non fisseranno i loro prezzi al di sotto del costo incrementale.

Seconda nota di Oxera — Principi alla base dell'analisi di redditività nei test a norma del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Cause sugli aiuti di Stato relative a Ryanair, nota redatta da Oxera per Ryanair il 9 aprile 2013

(213) Oxera fa notare che l'analisi di redditività effettuata nelle sue relazioni per la Commissione segue i principi che adotterebbe un investitore privato razionale e riflette l'approccio che scaturisce dalle precedenti decisioni della Commissione.

(214) L'analisi di redditività si fonda sui seguenti principi:

a) la valutazione è effettuata per gradi;

b) non è necessariamente richiesto un piano economico-finanziario ex ante;

c) nel caso di un aeroporto a scarso traffico, il metodo di tariffazione adeguato è quello del «*single till*»;

d) dovrebbero essere pressi in considerazione solo i ricavi legati all'attività economica dell'aeroporto in funzione;

e) dovrebbe essere presa in considerazione la durata totale dell'accordo, comprese le eventuali proroghe;

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

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

Analisi del professor Damien P. McLoughlin — Consolidamento di un marchio: perché e come i piccoli marchi dovrebbero investire nel marketing, nota redatta per Ryanair il 10 aprile 2013.

(216) Lo scopo del documento è di illustrare la logica commerciale in base alla quale gli aeroporti regionali decidono di acquistare da AMS spazi pubblicitari su ryanair.com.

(217) Sul mercato esistono numerosi aeroporti consolidati, conosciuti e regolarmente utilizzati. I concorrenti più deboli, per sviluppare la loro attività, devono cambiare il comportamento d'acquisto statico dei consumatori. Per questo motivo, gli aeroporti regionali più piccoli devono trovare il modo per trasmettere costantemente messaggi legati al loro marchio a un pubblico più vasto possibile, anche perché le forme di marketing tradizionali comportano spese che vanno oltre le loro possibilità economiche.

(218) La pubblicità effettuata tramite AMS:

a) dà la possibilità di raggiungere una parte rilevante di persone che ha già previsto l'acquisto di un viaggio;

b) comporta costi relativamente bassi (tariffa a prezzi commerciali per la comunicazione online);

c) garantisce la comunicazione nel punto di acquisto;

d) rende possibile la pubblicità creativa.

6.2.2.6. ***Osservazioni di Ryanair del 20 dicembre 2013***

(219) Il 20 dicembre 2013 Ryanair ha presentato osservazioni sui pagamenti a favore di AMS. Ryanair contesta la valutazione preliminare della Commissione secondo cui i versamenti a favore di AMS costituiscono costi per l'aeroporto, dato che questa valutazione non tiene conto del valore dei servizi forniti da AMS all'aeroporto. La società ritiene inoltre che, ai fini dell'analisi dell'investitore operante in un'economia di mercato, sarebbe opportuno operare una distinzione tra, da un lato, l'acquisto di servizi di marketing di valore a prezzi di mercato e, dall'altro, un contratto correlato tra aeroporto e compagnia aerea.

(220) A sostegno della propria posizione, Ryanair presenta un'analisi comparativa dei prezzi praticati da AMS rispetto a quelli di altri siti di viaggio per servizi paragonabili ([32]). Da quest'analisi emerge che i prezzi praticati da AMS erano inferiori alla media oppure compresi nella fascia mediana dei prezzi fatturati dai siti Internet di riferimento.

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

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

(223) Ryanair fa inoltre riferimento alle conclusioni di varie relazioni, che confermano che la compagnia dispone di un marchio paneuropeo forte, capace di generare valore per i suoi servizi pubblicitari.

6.2.2.7. ***Osservazioni di Ryanair del 17 gennaio 2014***

(224) Ryanair ha presentato una relazione del suo consulente economico in merito ai principi che, secondo la compagnia aerea, dovrebbero essere applicati al criterio di redditività dell'investitore operante in economia di mercato, sia per quanto riguarda gli accordi sui servizi aeroportuali stipulati tra Ryanair e gli aeroporti, sia per quanto riguarda gli accordi di marketing tra AMS e i suddetti aeroporti ([33]). Ryanair sottolinea che ciò non mette assolutamente in discussione la sua posizione, secondo cui gli accordi di AMS e quelli sui servizi aeroportuali dovrebbero essere sottoposti separatamente al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

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

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

([32]) Oxera, «*Are prices set by AMS in line with the market rate?*», analisi redatta per Ryanair il 20 dicembre 2013.
([33]) Oxera, «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*», relazione redatta per Ryanair il 17 gennaio 2014.

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

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

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

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS dichiara di non avere beneficiato di aiuti di Stato e che la CCIPB ha agito nei suoi confronti conformemente al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

(231) La società dichiara inoltre che gli importi che la CCIPB le doveva per i servizi di marketing corrispondevano a prezzi di mercato per servizi aventi un effettivo valore per l'aeroporto.

(232) AMS afferma che le tre asserzioni seguenti, contenute nella relazione del consulente e indicate nella decisione di estensione del procedimento, sono inesatte per i motivi di seguito esposti:

a) *«Il sito di Ryanair sembra paragonabile a quello di altre compagnie aeree che in generale non propongono pubblicità a pagamento e su cui gli aeroporti non pubblicano inserzioni»* — AMS sostiene che sia sbagliato affermare che altre compagnie aeree non propongono pubblicità a pagamento sul loro sito Internet. Secondo la società, è esattamente ciò che avviene, solo che ryanair.com è stato un precursore in materia. AMS fa notare che il sito Internet di Ryanair si distingue dagli altri siti proprio per la sua popolarità, che per l'inserzionista presenta un motivo di interesse. AMS osserva che la pubblicità su ryanair.com è particolarmente interessante per gli aeroporti, perché è direttamente rivolta ai potenziali passeggeri, perché permette di incrementare i ricavi delle attività extra-aeronautiche e perché aumenta la notorietà internazionale dell'aeroporto.

b) *«Gli aeroporti non sono paragonabili agli altri potenziali inserzionisti su siti Internet di compagnie aeree come Ryanair, in quanto i servizi che un aeroporto fornisce ai passeggeri di Ryanair sono di per sé inscindibili da quelli offerti dalla compagnia ai suoi passeggeri, al contrario di altri servizi come gli hotel o il noleggio di vetture»* — AMS afferma che i servizi che gli aeroporti offrono ai passeggeri (negozi al dettaglio, parcheggi, ristoranti ecc.) possono essere facilmente distinti dai servizi che Ryanair fornisce ai passeggeri. AMS aggiunge che il fatto che i servizi resi ai passeggeri dall'aeroporto siano «associati» o meno a quelli forniti da Ryanair non riduce affatto l'interesse che l'aeroporto nutre per questo tipo di pubblicità. Secondo AMS, lo stesso ragionamento si applica sia agli aeroporti privati che pagano per i servizi della società, sia agli hotel e alle società di autonoleggio partner di Ryanair, i cui servizi potrebbero essere considerati associati (o meno) a quelli di Ryanair.

c) Non è razionale che gli aeroporti destinino *«risorse proprie a compagnie aeree per attirare clienti sui voli operati nelle loro stesse strutture, considerando che l'incremento di passeggeri andrebbe a diretto vantaggio delle compagnie aeree»* in questione — AMS fa notare che gli aeroporti fanno pubblicità su ryanair.com perché intendono aumentare la quota dei passeggeri in arrivo, ovvero i passeggeri che in generale permettono agli aeroporti di incrementare i ricavi delle attività extra-aeronautiche. AMS aggiunge che gli aeroporti hanno bisogno di fare pubblicità anche per consolidare la loro notorietà sul piano internazionale e che la loro strategia è paragonabile a quella di grandi multinazionali come Coca-Cola, McDonald's, Nike ecc. Secondo AMS, il fatto che un aeroporto faccia o meno pubblicità sul sito di Ryanair non ha molta importanza per la compagnia aerea, perché ciò non influenza il numero totale dei suoi passeggeri e comunque il fatto che Ryanair possa o meno trarre vantaggio dalla pubblicità effettuata da un aeroporto su ryanair.com è irrilevante per l'aeroporto sul piano commerciale.

(233) AMS sottolinea che non v'è motivo di mettere in discussione la logica commerciale alla base della decisione di un aeroporto di fare pubblicità su ryanair.com, nella misura in cui i servizi sono forniti a prezzi di mercato e aggiunge che gli aeroporti regionali hanno bisogno di questo tipo di pubblicità per sopravvivere e crescere.

(234) AMS ritiene che la pubblicità sul sito Internet di Ryanair permetta di aumentare il numero dei passeggeri in arrivo, ovvero quelli che in generale permettono agli aeroporti di incrementare i ricavi delle attività extra-aeronautiche, rispetto ai passeggeri in partenza per l'estero. Essa conclude pertanto che è più logico realizzare promozione commerciale sul sito Internet di Ryanair per attirare passeggeri in arrivo, piuttosto che fare una pubblicità rivolta ai passeggeri locali nei giornali o in altri mezzi di comunicazione.

(235) AMS asserisce che gli orientamenti del 2005 non si applicano ai rapporti tra un aeroporto e un fornitore di servizi di marketing e il fatto che la società madre di AMS sia un vettore aereo non è un motivo sufficiente per applicare tali orientamenti.

6.3. *OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI A SEGUITO DELLA PUBBLICAZIONE NELLA* GAZZETTA UFFICIALE DELL'UNIONE EUROPEA *DI UN AVVISO CON CUI GLI STATI MEMBRI E I SOGGETTI INTERESSATI ERANO INVITATI A PRESENTARE LE LORO OSSERVAZIONI SULL'APPLICAZIONE DEI NUOVI ORIENTAMENTI ALLE CAUSE IN CORSO*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France contesta l'applicazione dei nuovi orientamenti alle cause relative agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti, anche se questi aiuti sono stati versati prima della pubblicazione dei nuovi orientamenti, per vari motivi:

a) secondo Air France, si tratterebbe di un'applicazione retroattiva dei nuovi orientamenti, che favorisce gli operatori non virtuosi legittimando comportamenti che nel momento dell'attuazione dei nuovi orientamenti non erano conformi alle norme applicabili. Per contro, questo metodo penalizzerebbe gli operatori che si sono attenuti agli orientamenti del 2005 astenendosi dal ricevere fondi pubblici;

b) inoltre, secondo Air France, l'applicazione dei nuovi orientamenti agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti prima della loro entrata in vigore è contraria ai principi generali del diritto e alla giurisprudenza europea.

(237) Air France sostiene che i nuovi orientamenti favoriranno i nuovi operatori a scapito di quelli storici: consentendo a una nuova compagnia aerea di pagare solo il costo incrementale legato alla sua attività, essi discriminerebbero infatti gli operatori storici dell'aeroporto, soggetti a diritti più elevati.

(238) Air France ricorda infine che se la condizione dell'accessibilità non discriminatoria all'infrastruttura aeroportuale può sembrare in teoria facilmente soddisfatta, di fatto non è così, perché alcuni modelli di gestione sono intenzionalmente penalizzati.

6.3.2. CCIPB

(239) La CCIPB ha fatto riferimento alle sue precedenti osservazioni e ha fornito un'analisi dei motivi per cui le sovvenzioni all'investimento, ove fossero ritenute aiuti al funzionamento in suo favore, dovrebbero essere considerate compatibili con la sezione 5.1.2 dei nuovi orientamenti, che permettono l'applicazione retroattiva degli aiuti al funzionamento a favore di aeroporti prima della loro entrata in vigore.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Nelle sue osservazioni quest'organizzazione non governativa ha messo in discussione i nuovi orientamenti e le decisioni adottate dalla Commissione nel settore aereo sino ad oggi, in considerazione delle presunte conseguenze negative per l'ambiente.

7. **OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA**

7.1. *OSSERVAZIONI PRESENTATE DALLA FRANCIA A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

7.1.1. CONTRATTO DI SERVIZI AEROPORTUALI DEL 2005

(241) La Francia osserva che il contratto di servizi aeroportuali del 2005 si limita a ricordare le condizioni tariffarie dell'aeroporto, che sono pubbliche e che si applicano in egual misura a qualsiasi vettore che opera sull'aeroporto.

(242) Per quanto riguarda i diritti di parcheggio, il regolamento tariffario dell'aeroporto prevede che questo diritto sia dovuto solo nel momento in cui l'aeromobile sosta nell'aerodromo per più di due ore. Quindi, secondo la Francia, è normale che a questa compagnia non vengano fatturati i diritti di parcheggio, dal momento che il tempo di scalo degli aerei Ryanair è solitamente limitato a 25 minuti.

(243) Lo stesso principio vale per i diritti di illuminazione, che sono dovuti solo quando si utilizzano le luci di segnalazione (ovvero di notte o in caso di scarsa visibilità). Secondo la Francia, i voli Ryanair non richiedono il servizio di illuminazione, perché questa compagnia opera solo di giorno e quindi i diritti corrispondenti non sono dovuti.

7.1.2. TASSA DELL'AVIAZIONE CIVILE

(244) La Francia fornisce alcune precisazioni sulla tassa aeroportuale illustrata nella sezione 4.3.2 e sulla tassa dell'aviazione civile.

(245) Per quanto riguarda la tassa dell'aviazione civile prevista dall'articolo 302 *bis* K del codice generale delle imposte francese, essa è applicata dallo Stato ai vettori aerei e permette di finanziare le attività della direzione generale dell'aviazione civile, che non sono finanziate con i diritti sui servizi prestati. Il suo importo varia in base al numero dei passeggeri e al peso di merce e posta imbarcati in partenza dalla Francia, mentre la sua tariffa intra-UE è stabilita dall'articolo succitato ed è identica su tutto il territorio francese. Lo Stato è responsabile della definizione dell'importo della tassa e della riscossione di quest'ultima; gli enti di gestione degli aeroporti non sono coinvolti in questo processo.

7.1.3. CONTRATTO TRA LA CCIPB E LA SOCIETÀ AMS

(246) Per quanto riguarda il contratto tra la CCIPB e la società AMS, che costituisce il fondamento della procedura di notifica, le autorità francesi osservano che AMS dispone, secondo questo contratto, di una licenza esclusiva per offrire servizi di marketing sul sito www.ryanair.com. Esse notano altresì che questo sito propone servizi aerei in partenza da numerosi aeroporti europei.

(247) La Francia osserva che la CCIPB ha presentato documenti relativi all'offerta commerciale del sito www.voyages-sncf.com, i cui servizi sembrano sostanzialmente simili a quelli oggetto del contratto con AMS. Il prezzo di questi servizi, che ammonterebbe a […] EUR IVA esclusa, cioè a […] EUR IVA inclusa, sembra presentare un ordine di grandezza paragonabile a quello fatturato dalla controllata di Ryanair.

(248) La Francia ritiene che debbano essere considerate anche le altre caratteristiche del contratto, in particolare:

— la sua durata quinquennale;

— le condizioni di attribuzione, soprattutto l'assenza di una procedura di gara preventiva per l'acquisto di servizi di tipo commerciale;

— le modalità di tariffazione di questi servizi di marketing, *stabilite a priori* e forfettariamente e non *a posteriori* in base alle statistiche di traffico Internet del sito www.ryanair.com;

— le clausole di esclusiva relativa alla fornitura di servizi aggiuntivi (autonoleggio, hotel) che limitano il loro accesso alle sole imprese con cui il gruppo Ryanair ha stretto accordi commerciali.

7.2. *COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DA TERZI INTERESSATI A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

(249) La Francia non ha voluto commentare le osservazioni presentate da terzi interessati a seguito dell'avvio del procedimento di indagine formale.

7.3. *OSSERVAZIONI PRESENTATE DALLA FRANCIA A SEGUITO DELL'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

7.3.1. PRESUNTI AIUTI CONCESSI ALLE COMPAGNIE AEREE

(250) La Francia ritiene che, per stabilire se esista o meno un vantaggio economico, i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing debbano essere valutati insieme per ogni periodo considerato.

(251) Ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in economia di mercato, la Francia ritiene inoltre opportuno valutare congiuntamente il comportamento della CCIPB in generale, della CCIPB in quanto gestore dell'aeroporto e il comportamento dello Stato o degli altri enti pubblici che controllano il gestore dell'aeroporto o che intervengono nel finanziamento di quest'ultimo, nei loro rapporti con Ryanair e AMS.

(252) La Francia osserva tuttavia che le considerazioni che guidano le autorità pubbliche nel partecipare ad alcuni finanziamenti non si fondano esclusivamente su criteri di redditività per l'aeroporto, ma più in generale sulle ricadute economiche e sociali dell'attività aeroportuale sulla regione, che non vengono invece contemplate dal ragionamento dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

(253) La Francia fa riferimento in tal senso a due studi condotti nel 2005 e nel 2011 dalla CCIPB sull'impatto del traffico della compagnia Ryanair, che metterebbero in evidenza le importanti ricadute economiche della linea aerea sulla regione.

(254) Per quanto riguarda i dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di estensione del procedimento relativa alla compatibilità con il mercato interno delle eventuali misure di aiuto concesse dal contratto stipulato con Ryanair nel 2003 e dai contratti del 2005, la Francia ricorda di aver notificato essa stessa questo fascicolo a gennaio 2007 per sollevare dubbi e ottenere dalla Commissione una decisione sulla regolarità delle eventuali misure di aiuto concesse dai contratti del 2005 a sensi della disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato. In tale contesto la Francia dichiara di non essere in grado di fornire prove di compatibilità.

(255) La Francia conferma il notevole impatto dell'attività delle compagnie aeree finanziate dalla CCIPB sullo sviluppo economico regionale, ma non può trarre conclusioni sulla loro compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE o delle norme applicabili ai servizi di interesse economico generale.

7.3.2. APPORTI FINANZIARI ALL'AEROPORTO

(256) Per quanto riguarda l'esistenza di un aiuto di Stato negli apporti finanziari versati all'aeroporto di Pau, la Francia ritiene che per questo aeroporto, come per la maggior parte degli aeroporti delle stesse dimensioni, le decisioni di investimento delle autorità pubbliche finanziatrici si basavano non tanto su una contropartita diretta pagata dal concessionario, quanto sulle ricadute economiche e sociali dell'attività aeroportuale per la regione.

(257) La Francia fa inoltre riferimento al meccanismo legale di finanziamento dei compiti di sicurezza e di protezione descritto nella sezione 4.3.2. La Francia ritiene che questa misura escluda ogni sovracompensazione dei costi sostenuti dagli enti di gestione degli aeroporti per l'esecuzione dei compiti di sicurezza e di protezione che rientrerebbero tra le competenze dello Stato. La Francia è quindi del parere che i versamenti effettuati dallo Stato per la copertura delle spese di protezione (personale e attrezzature o veicoli antincendio, prevenzione del rischio rappresentato dalla fauna selvatica, recinzioni) e di sicurezza (personale e attrezzature per il controllo dei passeggeri e dei relativi bagagli) non sarebbero assimilabili ad aiuti di Stato.

7.4. *COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI A SEGUITO DELL'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE*

(258) La Francia non ha voluto commentare le osservazioni presentate dai terzi interessati in seguito all'estensione del procedimento di indagine formale.

7.5. *COMMENTI DELLA FRANCIA SULL'APPLICAZIONE DEI NUOVI ORIENTAMENTI AL CASO DI SPECIE*

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

(260) Le autorità francesi osservano tuttavia che gli aiuti agli investimenti saranno valutati più severamente che in passato alla luce dei nuovi orientamenti, nella misura in cui questi orientamenti prevedono intensità massime di aiuto concesse a seconda delle dimensioni dell'aeroporto.

7.6. *COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI SULL'APPLICAZIONE DEI NUOVI ORIENTAMENTI AL CASO DI SPECIE*

(261) La Francia non ha voluto commentare le osservazioni presentate dai terzi interessati sull'applicazione dei nuovi orientamenti al caso di specie.

8. **VALUTAZIONE**

(262) Ai fini della valutazione delle misure in questione, è opportuno distinguere i potenziali aiuti concessi alle compagnie aeree (sezione 8.1 della presente decisione) dai potenziali aiuti erogati a favore dell'ente di gestione dell'aeroporto di Pau sotto forma di apporti finanziari (sezione 8.2 della presente decisione).

8.1. *MISURE A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE*

8.1.1. ESISTENZA DI UN AIUTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE

(263) Secondo l'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».

(264) Perché una misura sia considerata aiuto di Stato, è necessario che siano rispettate le seguenti condizioni cumulative: 1) la misura in questione è finanziata mediante risorse statali ed è imputabile allo Stato; 2) essa conferisce un vantaggio economico; 3) tale vantaggio è selettivo; 4) la misura in questione falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri e 5) il beneficiario è un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, il che presuppone che eserciti un'attività economica.

8.1.1.1. ***Risorse statali nei contratti stipulati dalla CCIPB con le compagnie aeree durante il periodo in esame***

(265) I contratti di marketing e di servizi aeroportuali sono stati stipulati tra le compagnie aeree e la CCIPB.

(266) Le camere di commercio e industria sono enti pubblici ai sensi del diritto francese. Secondo la versione attualmente in vigore dell'articolo L710-1 del codice di commercio francese, «*gli enti o camere dipartimentali della rete delle camere di commercio e industria esercitano ciascuno, in quanto corpi intermedi dello Stato, una funzione di rappresentanza degli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi nei confronti dei pubblici poteri o delle autorità straniere. Agendo da interfaccia tra i vari attori interessati, esse esercitano la propria attività senza sovrapporsi ai compiti di rappresentanza che le vigenti disposizioni legislative o normative attribuiscono alle organizzazioni professionali o interprofessionali, né ai compiti esercitati dagli enti territoriali nell'ambito della loro libera amministrazione. La rete e, al suo interno, ogni ente o camera dipartimentale contribuiscono allo sviluppo economico, alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese e delle loro associazioni eseguendo, nelle condizioni stabilite per decreto, tutti i compiti di servizio pubblico e di interesse generale necessari all'adempimento di tali funzioni*».

(267) Allo stesso articolo si legge che:

«A tal fine, ogni ente o camera dipartimentale della rete può eseguire, nel rispetto degli eventuali schemi settoriali ad esso/a applicabili:

1° i compiti di interesse generale che gli/le sono attribuiti dalle leggi e dai regolamenti;

2° compiti di sostegno, assistenza, messa in contatto e consulenza con imprenditori e acquirenti di imprese e con le imprese, nel rispetto delle disposizioni legislative e normative vigenti in materia di diritto della concorrenza;

3° una funzione di sostegno e di consulenza per lo sviluppo internazionale delle imprese e per l'esportazione dei loro prodotti, in collaborazione con l'agenzia francese per lo sviluppo internazionale delle imprese;

4° funzioni di incoraggiamento della formazione professionale iniziale o continua, mediante soprattutto gli istituti scolastici pubblici e privati che esso/a crea, gestisce o finanzia;

5° compiti volti alla creazione e gestione di apparecchiature, soprattutto portuali e aeroportuali;

6° i compiti di natura commerciale che gli/le sono affidati da un ente pubblico o necessari all'assolvimento degli altri suoi compiti;

7° qualsiasi compito legato a un'attività peritale, consulenziale o a qualsiasi studio commissionato dalle autorità pubbliche su questioni relative all'industria, al commercio, ai servizi, allo sviluppo economico, alla formazione professionale o alla pianificazione territoriale, fatti salvi i lavori che esso/a potrebbe proporre».

(268) L'articolo L710-1 del codice di commercio francese stabilisce inoltre che: «*L'assemblea delle camere di commercio e industria francesi, le camere di commercio e industria regionali, le camere di commercio e industria territoriali e i gruppi*

interconsolari sono enti pubblici sotto la tutela dello Stato e amministrati da dirigenti eletti».

(269) Questo articolo di legge ha subito modifiche durante il periodo 2003-2010 preso in esame, ma i suoi principi fondamentali sono restati invariati. Per tutto questo periodo, infatti, le camere di commercio e industria come la CCIPB sono rimaste enti pubblici istituiti dalla legge, amministrati da dirigenti eletti e sotto la tutela dello Stato. D'altra parte, essendo enti intermedi dello Stato, le camere di commercio e industria (ai sensi dell'articolo L710-1 del codice di commercio) hanno come ragion d'essere e come obiettivo primario quello di svolgere i compiti di interesse generale attribuiti loro dalla legge, consistenti principalmente nel rappresentare gli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi nei confronti dei poteri pubblici, sostenere le imprese locali e il potenziamento della capacità di attrazione e della pianificazione dei territori. Le attività industriali e commerciali delle camere di commercio e industria sono collegate all'esercizio dei loro compiti di interesse generale e sono concepite per contribuire all'assolvimento di tali compiti.

(270) È inoltre opportuno notare che la legislazione nazionale prevede modalità di finanziamento specifiche per le camere di commercio e industria, in particolare all'articolo L710-1 del suddetto codice di commercio. In tal senso, le risorse delle camere di commercio e industria sono costituite prevalentemente da entrate fiscali (la tassa per le spese delle camere di commercio e industria introdotta dall'articolo 1600 del codice generale delle imposte), da sovvenzioni, nonché da fondi provenienti da attività di formazione e di gestione delle infrastrutture dei trasporti. Questo significa che per coprire le loro spese le camere di commercio e industria non devono contare solo sulle loro entrate commerciali. Ciò tende a confermare la conclusione secondo cui le attività industriali e commerciali delle camere di commercio e industria sono collegate all'esercizio di questi compiti di interesse generale e sono destinate a contribuire all'assolvimento di tali compiti.

(271) La Francia ha confermato questa conclusione in merito alla CCIPB affermando che: *«In quanto rappresentante legale degli interessi delle 13 000 imprese locali, la CCI Pau Béarn è la loro portavoce nei confronti delle autorità pubbliche e degli enti locali. […] La gestione dell'aeroporto Pau Pyrénées rientra appieno tra questi compiti, essendo l'aeroporto uno strumento di crescita e di sviluppo dell'attività economica del suo territorio. […] Ne consegue che le CCI hanno un compito statutario di interesse generale, legato anche allo sviluppo economico e al miglioramento della capacità di attrazione del territorio. Dagli articoli succitati emerge che la gestione delle infrastrutture aeroportuali rientra appieno in questo compito».*

(272) La Francia ha inoltre aggiunto che: *«Le CCI realizzano e finanziano regolarmente attività di lobbying per migliorare la capacità di attrazione del loro territorio e promuovere nuove infrastrutture. Esse effettuano inoltre azioni specifiche di promozione turistica intervenendo in varie strutture regionali e dipartimentali in materia, soprattutto attraverso i comitati regionali e dipartimentali del turismo previsti dagli articoli L131-4 e L132-3 del codice del turismo […]. La strategia relativa allo sviluppo della capacità di attrazione di un territorio passa in realtà attraverso una serie di azioni volte ad attirare capitali, contratti, imprese, talenti, studenti e turisti che fanno vivere le imprese e la regione, ma la capacità di attrazione dipende anche dallo sviluppo internazionale. In tal senso, le compagnie aeree low cost possono, con i loro siti Internet, contribuire a questa strategia. Infine, gli stessi abitanti della regione richiedono nuovi collegamenti, un'offerta più variegata e soprattutto servizi "low cost" per essere più facilmente collegati all'Europa a costi inferiori».*

(273) Queste affermazioni dimostrano inequivocabilmente che l'obiettivo e la ragion d'essere della CCIPB, come per tutte le camere di commercio e industria, sono fondamentalmente quelli di operare nell'interesse di tutte le imprese locali e di contribuire allo sviluppo economico e alla capacità di attrazione del territorio. Le suddette affermazioni della Francia indicano peraltro che per una camera di commercio e industria come la CCIPB un'attività commerciale quale la gestione dell'aeroporto di Pau non è esercitata in un'ottica di redditività, ma con l'obiettivo di contribuire necessariamente ai compiti di interesse generale di cui è stata incaricata dalla legge. Come rammentato al considerando 142, la CCIPB si considera un ente pubblico che non persegue utili.

(274) Alla luce di quanto precede, le camere di commercio e industria come la CCIPB devono essere considerate enti pubblico le cui decisioni, come quelle dell'amministrazione centrale dello Stato o degli enti territoriali, sono da ritenere «imputabili allo Stato» ai sensi della giurisprudenza sugli aiuti di Stato ([34]) e le cui risorse costituiscono risorse statali ([35]). In tal senso è poco rilevante che le camere di commercio e industria siano amministrate da persone elette da commercianti, imprenditori e rappresentanti di imprese e non da funzionari nominati da altre autorità pubbliche. Anche i parlamenti nazionali sono eletti da tutti i cittadini con diritto di voto, eppure rappresentano uno dei poteri costituzionali di uno Stato democratico, le cui decisioni sono necessariamente imputabili allo Stato.

([34]) Cfr. ad esempio la sentenza del 21 marzo 1991 nella causa C-303/88, Italia/Commissione (Raccolta pag. I-1433, punto 11) e la sentenza del 12 dicembre 1996 nella causa T-358/94, Compagnie nationale Air France/Commissione, punti 58-61.

([35]) Cfr. in tal senso la decisione della Commissione del 14 luglio 2004 nella causa C-25/2004, Germania — DVB-T nella regione di Berlino-Brandeburgo, considerando 20.

(275) La situazione delle camere di commercio e industria è quindi diversa da quella delle imprese pubbliche in merito alle quali la Corte ha dichiarato nella sentenza *Stardust Marine* ([36]): «*Infatti, anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, l'esercizio effettivo di tale controllo nel caso concreto non può essere automaticamente presunto. Un'impresa pubblica può agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato. […] Pertanto, il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure*».

(276) Infatti, nel caso di una misura adottata da un'impresa pubblica, il cui obiettivo consiste nell'esercitare un'attività economica, occorre stabilire se le autorità pubbliche che controllano tale impresa, ad esempio per effetto del capitale che esse detengono in tale impresa, sono coinvolte nella misura in questione. La situazione di una camera di commercio e industria è diversa, nella misura in cui essa stessa è parte dell'amministrazione pubblica, è un «corpo intermedio dello Stato» o un «ente pubblico» e quindi un'autorità pubblica istituita dalla legge per soddisfare interessi generali. Ciò significa che per stabilire se la decisione di una camera di commercio e industria è imputabile allo Stato, non è necessario determinare se un'altra autorità pubblica è stata coinvolta nella decisione in questione (lo Stato in senso stretto, il comune o altri enti locali), perché tale decisione soddisfa necessariamente il criterio dell'imputabilità.

(277) Questo metodo è stato già seguito dalla Commissione nella sua prassi decisionale. Ad esempio, in merito alla camera di commercio e industria del Var, la Commissione ha dichiarato che: «con il suo status di ente pubblico di diritto francese, essa esercita la propria attività su un determinato territorio geografico, è amministrata da membri eletti e dispone di risorse fiscali provenienti dai versamenti dalle imprese iscritte nel registro delle imprese e rientra in tal senso nella categoria dei 'poteri pubblicì ai sensi della direttiva 2000/52/CE della Commissione ([37]). Non è quindi necessario stabilire se la misura è imputabile allo Stato ai sensi della giurisprudenza Stardust Maritime ([38])».

(278) La CCIPB ha contestato l'imputabilità allo Stato dei contratti oggetto della procedura di indagine formale, negando il coinvolgimento dello Stato e degli enti locali nelle sue decisioni. Alla luce di quanto precede, queste argomentazioni sembrano infondate, perché la CCIPB è essa stessa autorità pubblica, le cui decisioni sono necessariamente imputabili allo Stato ai sensi della giurisprudenza sugli aiuti di Stato, indipendentemente dal ruolo avuto in queste decisioni da altre autorità. Per gli stessi motivi sono irrilevanti anche le argomentazioni addotte dalla CCIPB, secondo cui la tutela esercitata dallo Stato non implica una subordinazione. Come già ricordato al considerando 273, nei commenti sulla decisione di avvio, la CCIPB si è presentata come un «ente pubblico che non persegue utili» confermando la tesi della Commissione secondo cui la CCIPB è un'autorità pubblica, le cui decisioni sono tutte imputabili allo Stato, senza che sia necessario verificare se altre autorità pubbliche sono coinvolte in tali decisioni.

(279) I commenti di Ryanair su questo punto sono sostanzialmente simili a quelli della CCIPB. Secondo Ryanair, la Commissione doveva in particolare esaminare il criterio dell'imputabilità analizzando il coinvolgimento delle «autorità pubbliche» nelle decisioni della CCIPB nei confronti di Ryanair e di AMS. La compagnia ha inoltre citato un parere del Conseil d'État, che tende a dimostrare l'indipendenza delle camere di commercio e industria rispetto allo Stato in senso stretto. Secondo questo parere, il fatto che le camere di commercio e industria «*siano collegate allo Stato, nella misura in cui qualsiasi ente pubblico deve essere tecnicamente ricondotto a una persona giuridica, non implica in sé una subordinazione*». Ryanair sottolinea a tale proposito che lo Stato (in senso stretto) interviene solo in alcune decisioni della CCIPB e che ne è informato soltanto a posteriori. Queste argomentazioni sono irrilevanti per tutti i motivi suesposti, dal momento che non v'è motivo di ravvisare nelle decisioni delle autorità pubbliche il coinvolgimento di soggetti diversi dalla CCIPB.

(280) Anche la posizione della CCIPB, che dichiara di gestire l'aeroporto di Pau «*in condizioni di diritto privato*», è irrilevante, dal momento che le misure in questione sono state adottate da un ente pubblico e sono quindi necessariamente imputabili allo Stato ([39]).

([36]) Cfr. la sentenza del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione (Raccolta pag. I-4397, punto 52).

([37]) Direttiva 2000/52/CE della Commissione, del 26 luglio 2000, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche (GU L 193 del 29.7.2000, pag. 75)

([38]) Cfr. la decisione della Commissione del 22 giugno 2006 nel caso n 563/05 — Francia —*Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres*, punto 16.

([39]) In subordine, la Commissione sottolinea che, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, non è opportuno distinguere tra la CCIPB e il servizio specifico della CCIPB dedicato alla gestione aeroportuale, dato che il servizio che gestisce l'aeroporto di Pau non ha personalità giuridica propria, distinta da quella della CCIPB, e non è altro che un'espressione dei servizi interni della CCIPB priva di autonomia decisionale, tranne per quanto riguarda la gestione quotidiana dell'aeroporto. I vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing oggetto del procedimento di indagine formale sono stati sottoscritti dal presidente della CCIPB, previa autorizzazione dell'assemblea generale della CCIPB. Tra l'altro, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno sostenuto che le misure oggetto del procedimento di indagine formale dovessero essere imputate esclusivamente a questo servizio.

(281) In conclusione, i vari contratti oggetto della presente indagine sono imputabili allo Stato e implicano l'utilizzo di risorse statali.

8.1.1.2. ***Vantaggio selettivo per Ryanair, AMS e Transavia nei contratti stipulati con la CCIPB durante il periodo in esame***

(282) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([40]).

(283) Per effettuare quest'analisi, è opportuno applicare alle misure in questione il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, che consiste nel valutare se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, avrebbe stipulato contratti simili al posto della CCIPB.

(284) Per applicare correttamente questo principio, è innanzitutto opportuno esaminare alcune questioni di carattere generale e rispondere in particolare alle domande che seguono.

— Il contratto di marketing deve essere analizzato insieme o separatamente dal contratto di servizi aeroportuali stipulato in concomitanza con quest'ultimo ([41])?

— Applicando ai contratti di marketing il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, occorre considerare che la CCIPB ha agito da gestore dell'aeroporto di Pau o da autorità pubblica che acquista servizi di marketing nell'ambito del suo compito di sviluppo economico locale, indipendentemente dal suo ruolo di gestore aeroportuale?

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

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

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

Analisi congiunta dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di marketing

(286) Nella decisione di estensione del procedimento, la Commissione ha ritenuto che i due tipi di contratti interessati dal procedimento di indagine formale, i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing, dovessero essere valutati congiuntamente, per ogni periodo considerato, al momento della stipula di ciascuno di essi. Questo metodo implicherebbe in particolare che vengano trattati come un'unica misura ognuno dei seguenti gruppi di contratti stipulati dalla CCIPB:

— il contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005 con Ryanair e il contratto di marketing stipulato lo stesso giorno con AMS relativamente al collegamento Pau–Londra Stansted;

— la lettera della CCIPB a Ryanair del 25 settembre 2007, che estende al collegamento Pau–Charleroi i termini del contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005 ([42]), e il contratto di marketing stipulato lo stesso giorno con AMS;

— la lettera della CCIPB a Ryanair del 17 marzo 2008, che estende al collegamento Pau–Bristol i termini del contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005, e il contratto di marketing stipulato il 31 marzo 2008 con AMS e relativo allo stesso collegamento;

([40]) Cfr. in particolare la sentenza del 29 aprile 1999 nella causa C-342/96, Spagna/Commissione (Raccolta 1999, pag. I-2459, punto 41).

([41]) Questa domanda non si riferisce né al contratto stipulato il 23 gennaio 2006 tra la CCIPB e Transavia relativo sia ai servizi aeroportuali che di marketing, né al contratto del 28 gennaio 2003 tra la CCIPB e Ryanair, anch'esso contenente disposizioni in merito ai servizi aeroportuali e di marketing.

([42]) Questo tipo di lettere è assimilabile a un contratto di servizi aeroportuali nella misura in cui stabilisce le modalità di fissazione dei diritti aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra. Nel prosieguo queste lettere saranno incluse tra gli atti rientranti nella categoria dei «contratti di servizi aeroportuali».

— la lettera della CCIPB a Ryanair del 16 giugno 2009, che estende al collegamento Pau–Bristol i termini del contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005, e il contratto di marketing stipulato lo stesso giorno con AMS e relativo allo stesso collegamento;

— il contratto di marketing stipulato il 28 gennaio 2010 con AMS e relativo ai collegamenti Pau-Londra, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais. Sebbene nessun contratto di servizi aeroportuali sia stato firmato contemporaneamente a questo contratto di marketing in forma ufficiale, è possibile individuare un contratto di servizi aeroportuali «implicito». Questo contratto implicito consiste nel continuare ad applicare a Ryanair, per i tre collegamenti illustrati nel contratto di marketing ([43]), i diritti aeroportuali generali dell'aeroporto, adottati in seguito a una discussione all'interno della commissione consultiva economica dell'aeroporto, e le tariffe per i servizi di assistenza a terra previsti dal contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005. La Francia ha indicato infatti che alla scadenza del contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005, al 30 giugno 2010, questo contratto non era stato rinnovato e che le tariffe applicate a Ryanair continuavano a essere quelle adottate dalla commissione consultiva economica dell'aeroporto per i diritti regolamenti e la tariffa prevista dal contratto del 30 giugno 2005 per l'assistenza a terra.

(287) La Francia si è dichiarata favorevole al metodo seguito nella decisione di estensione del procedimento, che consiste nell'analizzare insieme i contratti di servizi aeroportuali e i relativi contratti di marketing. Invece, alcuni terzi interessati come la CCIPB e Ryanair contestano questo metodo, ritenendo che i contratti di marketing debbano essere analizzati separatamente.

(288) Gli elementi del fascicolo confermano tuttavia la fondatezza del metodo seguito nella decisione di estensione del procedimento e approvato dalla Francia. Nel caso di Transavia e del contratto concluso con Ryanair nel 2003, non sussistono dubbi dal momento che le prestazioni di marketing e i servizi aeroportuali fanno parte dello stesso contratto. Alla luce dei motivi illustrati nei punti da (289) a (313), quanto precede vale anche per gli altri contratti stipulati con Ryanair e AMS.

(289) In primo luogo, ogni contratto di marketing è stato stipulato quasi contemporaneamente a un contratto di servizi aeroportuali. Questi due tipi di contratti sono stati infatti sottoscritti ogni volta alla stessa data, tranne nel caso del contratto di marketing del 31 marzo 2008, che però è stato firmato poco tempo dopo (14 giorni) un contratto di servizi aeroportuali relativo al collegamento Pau-Bristol, anch'esso oggetto del contratto di marketing.

(290) In secondo luogo, i due tipi di contratti sono stati stipulati dalle stesse parti. AMS è infatti un'impresa controllata da Ryanair al 100 % e i suoi dirigenti sono quadri superiori di Ryanair ([44]). Ryanair e AMS costituiscono un unico soggetto economico, nel senso che AMS agisce secondo gli interessi di Ryanair e sotto il suo controllo e che gli utili che genera sono destinati a Ryanair sotto forma di dividendi o di aumento del valore della società. Inoltre, come illustrato più dettagliatamente in seguito, i vari contratti di marketing sono legati ad alcuni collegamenti aerei operati da Ryanair in partenza dall'aeroporto di Pau. I contratti di marketing precisano infatti di essere una conseguenza dell'impegno di Ryanair di gestire questi collegamenti, oltre al fatto di essere stati stipulati contestualmente ai contratti di servizi aeroportuali tra la CCIPB e Ryanair relativi a questi stessi collegamenti. Di conseguenza, il fatto che i contratti di marketing siano stati sottoscritti dalla CCIPB con AMS, e non con Ryanair, non impedisce di considerare che un contratto di marketing e un contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente possano essere considerati parte di un'unica operazione, in particolare ai fini dell'analisi di tali contratti in base al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, e che in tale analisi Ryanair e AMS siano considerate come un unico soggetto economico.

(291) Infine, altri elementi presentati per ogni contratto nei punti da (292) a (313) rivelano ulteriori collegamenti tra ogni contratto di marketing e il contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente ad esso.

(292) Ad esempio, il contratto di marketing del 30 giugno 2005 è stato concluso per una durata quinquennale, proprio come il contratto di servizi aeroportuali sottoscritto lo stesso giorno, con cui Ryanair si è impegnata a offrire un collegamento quotidiano tra Londra e Pau. Il contratto di marketing stabilisce inoltre un legame esplicito tra lo stesso e i servizi di trasporto aereo interessati dal contratto di servizi aeroportuali: «*il presente contratto si basa sull'impegno di Ryanair di gestire quotidianamente un collegamento tra Pau e Londra (Stansted)*». Questa frase dimostra in modo inequivocabile che molto probabilmente il contratto di marketing non esisterebbe se Ryanair non operasse il collegamento oggetto del contratto di servizi aeroportuali.

([43]) In base a questo contratto di marketing, Ryanair si è impegnata a operare i tre collegamenti in questione nelle condizioni stabilite da tale contratto.

([44]) Cfr. la relazione della Camera regionale dei conti dell'Aquitania sulla CCIPB riportata al considerando (72), secondo cui «*la società AMS non è altro che un'emanazione di Ryanair amministrata da due quadri superiori della compagnia Ryanair*».

(293) Il contratto di marketing del 30 giugno 2005 indica inoltre nella sua introduzione: «*[…] Per motivi tecnici, Airport Marketing Services Limited è l'unica società ad avere la possibilità di promuovere la regione di Pau e del Béarn attraverso il sito Internet originale ed esclusivo ryanair.com per la prenotazione di biglietti Ryanair con destinazione Pau*». Questa frase tende a confermare che l'obiettivo primario del contratto di marketing non è tanto la promozione della regione di Pau e del Béarn in generale quanto, più specificamente, l'intensificazione delle vendite di biglietti di Ryanair per Pau attraverso la promozione di questa regione.

(294) D'altra parte, il contratto di marketing prevedeva che AMS inserisse messaggi e link nel sito di Ryanair sulla pagina corrispondente alla destinazione di Pau e un link sulla home page inglese di Ryanair verso un sito a scelta della CCIPB. Orbene, la pagina del sito di Ryanair corrispondente alla destinazione di Pau si rivolge fondamentalmente alle persone che hanno già deciso di utilizzare i servizi di Ryanair verso Pau o che in qualche modo prevedono di utilizzarli. Ovviamente la home page del sito Internet di Ryanair si rivolge a un pubblico molto più ampio, ma solo la versione inglese è oggetto del contratto di marketing. Si tratta di un'ulteriore indicazione del fatto che i servizi di marketing sono sostanzialmente pensati per promuovere i servizi di Ryanair tra Pau e Londra e non per incrementare in modo indistinto le presenze a Pau e nella sua regione. Infatti, se le prestazioni di marketing fossero destinate a far conoscere Pau e la sua regione a tutti i turisti e agli imprenditori potenzialmente interessati alla regione, è plausibile che la CCIPB avrebbe chiesto di mettere il link verso il sito di sua scelta su tutte le versioni della home page del sito di Ryanair, o su una parte di esse, e non solo su quella inglese.

(295) Infine il contratto di marketing del 30 giugno 2005 stabilisce che: «*in caso di modifica sostanziale delle condizioni commerciali fondamentali, successivamente alla stipula del presente contratto, in particolare in merito al numero di passeggeri in arrivo generato dal presente contratto, le parti s'impegnano in buona fede a modificare il presente contratto per tenere conto della suddetta modifica*». Il numero di passeggeri in arrivo è pertanto presentato come una «condizione commerciale fondamentale» del contratto di marketing, confermando ancora una volta che i servizi di marketing non sono destinati tanto a incrementare le presenze a Pau e nella sua regione, quanto piuttosto a intensificare il numero di passeggeri nei voli Ryanair diretti a Pau.

(296) Elementi simili sono contenuti negli altri contratti di marketing. Ad esempio, il contratto di marketing del 25 settembre 2007 è stato stipulato per una durata quinquennale, che corrisponde alla durata per la quale la lettera della CCIPB a Ryanair, datata lo stesso giorno, ha esteso al collegamento Pau-Charleroi i termini del contratto di servizi aeroportuali del 30 giugno 2005. Nel contratto di marketing si legge inoltre che: «*il presente contratto scaturisce dall'impegno di Ryanair di operare un collegamento settimanale tra Pau e Charleroi con una frequenza di tre voli a settimana per anno di esercizio, salvo casi di forza maggiore. Pertanto, la CCIPB ha la possibilità di promuovere le attrazioni commerciali e turistiche di Pau-Béarn e della sua regione, rivolgendosi a un gran numero di turisti e uomini d'affari che visitano il sito www.ryanair.com, e di attirare a Pau-Béarn un crescente numero di passeggeri dal forte potere d'acquisto provenienti dal Belgio*».

(297) Nell'introduzione al suddetto contratto di marketing si legge inoltre che: «*[…] [Airport Marketing Services] è l'unica impresa ad avere la capacità di richiamare un gran numero di potenziali passeggeri di Ryanair per promuovere le attrazioni commerciali e turistiche della regione*». Queste affermazioni tendono a confermare che l'obiettivo primario del contratto non è tanto l'incremento del numero di presenze a Pau e nella sua regione in generale, quanto piuttosto l'intensificazione delle vendite di biglietti Ryanair sul collegamento Charleroi-Pau operato da quest'ultima.

(298) Per giunta, il contratto di marketing prevedeva che, tra le sue prestazioni, AMS inserisse un link al sito scelto dalla CCIPB sulla home page belga e neerlandese del sito Internet di Ryanair. I servizi di marketing non sono quindi rivolti a tutti coloro che sono potenzialmente interessati a soggiornare a Pau o nella sua regione, ma in particolare a quanti più plausibilmente utilizzerebbero i servizi di Ryanair tra Charleroi e Pau, ovvero gli abitanti del Belgio e dei Paesi Bassi.

(299) Il contratto di marketing del 31 marzo 2008 si riferisce invece al periodo compreso tra il 16 maggio e il 13 settembre 2008, ovvero al periodo in cui Ryanair si è impegnata a operare un collegamento per Bristol, come indicato dalla seguente frase del contratto: «*il presente accordo scaturisce dall'impegno di Ryanair di operare un collegamento settimanale tra Pau e Bristol con una frequenza di tre voli a settimana dal 16 maggio 2008 al 13 settembre 2008, per un anno di esercizio, salvo casi di forza maggiore. Pertanto, la CCIPB ha la possibilità di promuovere le attrazioni commerciali e turistiche di Pau-Béarn e della sua regione rivolgendosi a un gran numero di turisti e uomini d'affari che visitano il sito www.ryanair.com e di attirare a Pau-Béarn un crescente numero di passeggeri inglesi dal forte potere d'acquisto*». ([45])

([45]) Traduzione libera dall'originale in inglese: «*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*».

(300) Nell'introduzione al suddetto contratto di marketing si legge inoltre che: «*[Airport Marketing Services] è l'unica impresa ad avere la capacità di attirare un gran numero di potenziali passeggeri di Ryanair per promuovere le attrazioni commerciali e turistiche della regione*» ([46]). Peraltro, il contratto di marketing prevedeva che, nell'ambito delle sue prestazioni, AMS inserisse un link al sito scelto dalla CCIPB sulla home page inglese del sito Internet di Ryanair.

(301) Il contratto di marketing del 16 giugno 2009 si riferisce invece al periodo compreso tra il 1º aprile e il 24 ottobre 2009, periodo in cui Ryanair si è impegnata a operare un collegamento Pau-Bristol, come indicato dalla seguente frase del contratto: «*il presente contratto scaturisce dall'impegno di Ryanair di operare un collegamento settimanale tra Pau e Bristol con una frequenza di due voli a settimana dal 1º aprile 2009 al 24 ottobre 2009 per un anno di esercizio, con una previsione di 60 voli per l'intero programma 2009, salvo casi di forza maggiore. Pertanto, la CCIPB ha la possibilità di promuovere le attrazioni commerciali e turistiche di Pau-Béarn e della sua regione rivolgendosi a un gran numero di turisti e uomini d'affari che visitano il sito www.ryanair.com e di attirare a Pau-Béarn un crescente numero di passeggeri dal forte potere d'acquisto provenienti dall'Inghilterra*».

(302) Nell'introduzione al suddetto contratto di marketing si legge inoltre che: «*[…] [Airport Marketing Services] è l'unica impresa ad avere la capacità di richiamare un gran numero di potenziali passeggeri di Ryanair per promuovere le attrazioni commerciali e turistiche della regione*». Peraltro, il contratto di marketing prevedeva che, nell'ambito delle sue prestazioni, AMS inserisse un link al sito scelto dalla CCIPB sulla home page inglese del sito di Ryanair.

(303) Per quanto riguarda il contratto di marketing del 28 gennaio 2010, all'articolo 1 era prevista una validità contrattuale di un anno a partire dall'attivazione dei servizi di trasporto aereo che Ryanair si era impegnata a garantire da Pau per Londra, Charleroi e Beauvais, dimostrando un evidente collegamento tra il contratto di marketing e i servizi di trasporto aereo in questione. L'articolo 1 del contratto di marketing precisa inoltre che:

«questo contratto scaturisce dall'impegno di Ryanair di attivare e operare i seguenti collegamenti aerei:

— tra Pau e Londra Stansted con una frequenza di tre voli a settimana per l'intero anno, a partire dal 30 marzo 2010;

— tra Pau e Charleroi con una frequenza di tre voli a settimana per il periodo estivo, a partire dal 30 marzo 2010;

— tra Pau e Beauvais con una frequenza di tre voli a settimana da aprile 2010 per il periodo estivo.

In tal senso, la CCIPB ha la possibilità di promuovere le imprese e le attrazioni commerciali e turistiche di Pau-Béarn e della sua regione rivolgendosi a un gran numero di turisti e uomini d'affari che visitano il sito www.ryanair.com e di attirare a Pau-Béarn un crescente numero di passeggeri dal forte potere d'acquisto» ([47]).

(304) Nell'introduzione al suddetto contratto di marketing si legge inoltre che: «*[…] [Airport Marketing Services] è l'unica impresa ad avere la capacità di attirare un gran numero di potenziali passeggeri di Ryanair per promuovere le imprese e le attrazioni commerciali e turistiche della regione*» ([48]). Come per il contratto di marketing del 2005, il contratto del 2010 prevedeva che, nell'ambito delle sue prestazioni, AMS inserisse messaggi e link sulla pagina del sito Internet di Ryanair corrispondente alla destinazione di Pau, oltre a inserire un collegamento al sito scelto dalla CCIPB: (i) sulla home page inglese del sito di Ryanair per quanto riguarda il collegamento per Londra; (ii) sulla home page belga e neerlandese del sito di Ryanair per quanto riguarda il collegamento per Charleroi e (iii) sulla home page francese del sito Internet di Ryanair per quanto riguarda il collegamento per Beauvais. Il contratto precisa infine che esso sarebbe cessato senza responsabilità per le parti, qualora i servizi di trasporto aereo di Ryanair per Londra, Charleroi e Beauvais, citati al suo articolo 1, non fossero stati annunciati o attivati entro febbraio 2010. Tale articolo stabilisce pertanto un ulteriore legame tra il contratto di marketing e i servizi di Ryanair per Londra, Charleroi e Beauvais.

([46]) Cfr. nota 45.
([47]) Cfr. nota 45.
([48]) Cfr. nota 45.

(305) Questi elementi dei vari contratti di marketing evidenziano che i servizi di marketing previsti dai contratti sono, sia per tipologia che per durata, strettamente legati ai servizi di trasporto aereo garantiti da Ryanair, indicati nei contratti di marketing e oggetto dei relativi contratti di servizi aeroportuali. Nei contratti di marketing è persino precisato che essi scaturiscono dall'impegno di Ryanair di effettuare i servizi di trasporto in questione. I servizi di marketing, lungi dall'essere pensati per aumentare in generale e indistintamente il numero di turisti e di uomini d'affari a Pau e nella sua regione, si rivolgono specificatamente a quanti potrebbero utilizzare i servizi di trasporto di Ryanair oggetto dei contratti di marketing e hanno fondamentalmente l'obiettivo di promuovere questi servizi.

(306) I contratti di marketing costituiscono quindi un tutt'uno con i contratti di servizi aeroportuali cui fanno eco e con i servizi di trasporto aereo di cui sono oggetto. I fatti presentati nei punti da (286) a (305) evidenziano inoltre che i contratti di marketing non sarebbero stati stipulati senza i collegamenti aerei in questione (e quindi senza i contratti di servizi aeroportuali che li riguardano). Infatti, come indicato nei punti da (286) a (305), i contratti di marketing indicano esplicitamente di scaturire dall'impegno di Ryanair di operare alcuni collegamenti aerei e prevedono peraltro servizi di marketing fondamentalmente destinati a promuovere questi collegamenti.

(307) In tal senso, la motivazione addotta dalla CCIPB, secondo cui questi due tipi di contratti dovrebbero essere analizzati separatamente, perché *«ogni contratto persegue un obiettivo diverso»*, è priva di fondamento. Infatti, da quanto precede emerge chiaramente che i contratti di marketing fanno parte integrante, insieme ai contratti di servizi aeroportuali, delle relazioni commerciali Ryanair/CCIPB alla base dei collegamenti aerei oggetto di questi due contratti.

(308) Emerge inoltre che, prima di firmare i contratti di marketing in questione, la CCIPB non ha indetto una procedura di gara aperta a tutte le compagnie che forniscono questo genere di servizi ([49]), né ha consultato più prestatori per confrontare le loro offerte. In altre parole, per l'acquisto dei servizi di marketing in questione, la CCIPB non ha previsto altri fornitori al di fuori delle compagnie aeree o delle loro controllate. Ciò conferma lo stretto legame di dipendenza tra i contratti di marketing e i collegamenti aerei operati da Ryanair in partenza da Pau. Infatti, se i contratti di marketing fossero stati davvero indipendenti dai contratti di servizi aeroportuali, la CCIPB avrebbe verosimilmente consultato altri fornitori oltre ad AMS, tanto più che la CCIPB è un ente pubblico che per i suoi acquisti ricorre frequentemente a procedure di gara.

(309) Emerge inoltre che la sottoscrizione di tutti i contratti di servizi aeroportuali è stata condizionata dalla sottoscrizione dei contratti di marketing.

(310) Infatti, in primo luogo, secondo la Francia, i due contratti del 2005 (contratto di servizi aeroportuali e contratto di marketing del 30 giugno 2005), *«benché giuridicamente indipendenti, sono strettamente legati tra loro»* ([50]) e *«lo stretto legame esistente tra il contratto di servizi aeroportuali stipulato con Ryanair e il contratto di marketing concluso con AMS, impresa controllata al 100 % da Ryanair, non può essere negato»* ([51]). Considerate le forti similitudini esistenti tra i contratti del 2005 e i contratti stipulati in seguito con Ryanair e AMS, le suddette osservazioni della Francia possono essere facilmente riferite a questi contratti successivi.

(311) In secondo luogo, nella lettera del 30 maggio 2011, la Francia indica che il 30 giugno 2005 *«la CCIPB è stata indotta a stipulare»* i contratti. In questa lettera essa ricorda che *«in seguito al mancato rinnovo del contratto AMS, Ryanair ha deciso, senza informare prima per iscritto la CCIPB, di non confermare i suoi voli sull'aeroporto di Pau-Pyrénées a partire dalla stagione IATA estate 2011 (aprile 2011)»*. Tutto questo lascia intendere che, almeno in alcuni casi, Ryanair non accetterebbe di operare un collegamento aereo dovendo versare i diritti generali dell'aeroporto, senza un contratto di marketing tra l'ente di gestione dell'aeroporto e AMS.

(312) Questo approccio è stato seguito anche dalla CRC nella sua relazione del 5 gennaio 2007 ([52]).

([49]) Ad eccezione dell'invito pubblicato senza successo su *Air & Cosmos*, cfr. il considerando (132).
([50]) Lettera delle autorità francesi del 13 luglio 2007.
([51]) Lettera delle autorità francesi del 30 maggio 2011.
([52]) Questa relazione indica che: «… questa convenzione di fornitura di servizi [è] in realtà un aiuto finanziario concesso a Ryanair e […] tale aiuto [è] illegale, non essendo stato preventivamente notificato alla Commissione» e che «per eludere gli effetti della decisione del tribunale amministrativo [che stabiliva che la convenzione del 2003 con Ryanair costituiva un aiuto di Stato illegale], […] la CCI è ricorsa a un nuovo impianto giuridico».

(313) Da quanto precede emerge che ogni contratto di marketing costituisce un tutt'uno con il contratto di servizi aeroportuali al quale si riferisce, costituisce con quest'ultimo un'unica operazione e non sarebbe stato probabilmente stipulato in assenza del relativo contratto di servizi aeroportuali e dei collegamenti aerei oggetto di questi due contratti. Per stabilire l'eventuale presenza di un aiuto di Stato, occorre pertanto analizzare come un'unica operazione ciascun contratto di marketing e il contratto di servizi aeroportuali stipulato in concomitanza.

Applicazione alla CCIPB del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato in merito ai contratti di marketing

(314) Per applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai contratti di marketing, occorre stabilire a quale ipotetico operatore di mercato fare riferimento per analizzare il comportamento della CCIPB.

(315) Un metodo consisterebbe nel ritenere che la CCIPB abbia stipulato i contratti di marketing in quanto gestore aeroportuale ([53]) e, quindi, nel confrontare il suo comportamento con quello di un ipotetico gestore aeroportuale guidato da prospettive di redditività.

(316) Un altro metodo consisterebbe nel considerare che la CCIPB ha agito da soggetto pubblico avente un compito di interesse generale, nella fattispecie lo sviluppo economico di Pau e della sua regione, e che essa ha acquistato i servizi di marketing in questione per assolvere al proprio compito, indipendentemente dal suo ruolo di gestore dell'aeroporto di Pau. Nell'ambito di questo secondo metodo, la giurisprudenza indica che sarebbe opportuno verificare, da un lato, che i servizi in questione rispondano a un *«fabbisogno effettivo»* dell'acquirente pubblico e, dall'altro, che siano stati acquistati a un prezzo inferiore o uguale a un «prezzo di mercato» ([54]) o, in altri termini, che un investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e che avesse avuto bisogno di servizi equivalenti (senza necessariamente essere un gestore aeroportuale), sarebbe stato disposto ad accettare condizioni simili a quelle accolte dalla CCIPB.

(317) I commenti di alcuni terzi interessati tendono, almeno implicitamente, a favorire il secondo metodo. In particolare Ryanair ha rappresentato, soprattutto nello studio del 20 dicembre 2013, alcuni elementi che tendono a evidenziare che il prezzo dei servizi di marketing di AMS non superava quello che può essere considerato un prezzo di mercato per questo tipo di servizi, notando a margine delle sue argomentazioni che i gestori aeroportuali non erano diversi dagli altri tipi di clienti della società AMS.

(318) La CCIPB ha fornito alcuni elementi che vanno nello stesso senso, osservando in particolare che: *«è opportuno ricordare che la CCIPB ha il compito di rafforzare la capacità di attrazione economica del territorio di sua competenza. Le somme versate per questi servizi di marketing hanno quindi permesso di promuovere i punti di forza di Pau e della sua regione e i 56 milioni di EUR annui che i passeggeri di Ryanair hanno speso nel 2010 […] durante il loro soggiorno sono andati direttamente a vantaggio del settore alberghiero, della ristorazione, del commercio e del settore immobiliare (questo importo ammontava a 8 milioni di EUR nel 2005, ipotesi molto bassa rispetto ai dati risultanti dagli studi di impatto realizzati da altri aeroporti)»*. Questa frase lascia intendere che la CCIPB ritiene che il suo comportamento debba essere analizzato in quanto soggetto pubblico che acquista servizi necessari all'esecuzione dei suoi compiti di interesse generale.

(319) Da un lato, a tale proposito, la Commissione osserva che questa posizione contraddice la tesi secondo cui le decisioni della CCIPB relative alle misure in questione non sarebbero imputabili allo Stato. Se la CCIPB sostiene di aver stipulato questi contratti per assolvere il compito di sviluppo dell'economia locale, essa deve necessariamente ammettere che il suo comportamento è tipico di un'autorità pubblica locale.

(320) Dall'altro, la Commissione ritiene che delle due soluzioni succitate la seconda sia da scartare, perché significherebbe ignorare che i contratti di servizi aeroportuali e i relativi contratti di marketing costituiscono un tutt'uno, come stabilito in precedenza. Questo approccio implicherebbe che la CCIPB abbia stipulato i contratti di marketing senza tenere conto dei collegamenti aerei offerti da Ryanair in partenza dall'aeroporto gestito dalla stessa e che la CCIPB avrebbe firmato questi contratti anche in assenza dei collegamenti aerei in questione e dei relativi contratti di servizi aeroportuali. Alla luce dei motivi esposti nei punti da (286) a (313), tale ipotesi è assai inverosimile.

(321) Inoltre, anche qualora si dovesse seguire questo secondo metodo, esso non indurrebbe alla conclusione che i contratti di marketing non costituiscono un vantaggio economico per Ryanair e AMS.

([53]) Fatti salvi gli eventuali obiettivi di politica pubblica in termini di sviluppo economico locale, che la CCIPB può aver perseguito stipulando i contratti in questione.

([54]) Cfr. ad esempio la sentenza del 28 gennaio 1999 nella causa T-14/96, B.A.I./Commissione (Raccolta 1999, pag. II-139, punti 75-76) e la sentenza del 5 agosto 2003 nelle cause riunite T-116/01 e T-118/01, *P & O European Ferries (Vizcaya), SA e Diputación Foral de Vizcaya/Commisione* (Raccolta 2003, pag. II-2957, punto 117).

(322) Infatti, come ricordato al considerando 316, perché gli acquisti effettuati da un ente pubblico non costituiscano un vantaggio economico per il venditore, non basta che tali acquisti siano stati realizzati a un prezzo inferiore o uguale al «prezzo di mercato», devono anche corrispondere a un «*fabbisogno effettivo*» dell'acquirente pubblico.

(323) Non si può escludere del tutto che, nell'ambito del suo compito di sviluppo economico di Pau e della sua regione, la CCIPB avverta l'esigenza di ricorrere a fornitori commerciali per promuovere il territorio. Nella fattispecie, si tratta tuttavia di un'azione promozionale che interessa l'attività commerciale di due imprese ben distinte, ossia Ryanair e la CCIPB in quanto ente di gestione dell'aeroporto di Pau. Un soggetto pubblico non riterrebbe che i servizi di marketing, volti principalmente a garantire la promozione delle attività di un'impresa o di determinate imprese, rientrino tra i suoi compiti di promozione dello sviluppo economico locale. È infatti logico che l'ente pubblico in questione parta dal principio che le imprese locali debbano effettuare o finanziare autonomamente le proprie operazioni di marketing e che esso si limiti alla promozione generale del territorio e del tessuto economico locale, senza fare riferimento a imprese precise.

(324) Qualsiasi altro approccio equivarrebbe a considerare che un ente pubblico incaricato dello sviluppo economico locale possa acquistare servizi di marketing destinati sostanzialmente a promuovere i prodotti o i servizi di alcune imprese locali, senza che queste misure siano ritenute aiuti di Stato, con il pretesto che tali servizi favoriscono lo sviluppo economico locale e che essi sono acquistati a «prezzi di mercato». Un simile approccio contravverrebbe all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(325) I servizi di marketing di AMS acquistati dalla CCIPB non possono pertanto essere considerati una risposta a un «fabbisogno effettivo» della CCIPB, in quanto ente pubblico incaricato dello sviluppo economico locale. Questa conclusione è confermata da alcuni elementi comunicati dalla Francia, secondo cui «*non è sicuramente pratica corrente che CCI che non gestiscono aeroporti acquistino servizi di marketing da compagnie aeree* ([55])».

(326) Di conseguenza, il fatto di applicare il secondo metodo di cui ai punti da (316) a (321) indurrebbe alla conclusione che i contratti di marketing comportano un vantaggio economico per le imprese che hanno fornito questi servizi e per le compagnie aeree che hanno beneficiato direttamente dei servizi di marketing. Pertanto, secondo questo metodo, i contratti di marketing stipulati con AMS costituirebbero un aiuto per AMS in quanto fornitore dei servizi di marketing e un aiuto per Ryanair in quanto primo e diretto beneficiario di questi servizi.

(327) Per giunta, da un ente pubblico che effettua acquisti nell'ambito dei suoi compiti di interesse generale, ci si aspetta che esso minimizzi le spese organizzando procedure di gara o perlomeno che consulti più fornitori confrontando le loro offerte. Questo vale soprattutto per i beni o servizi di varia natura per cui non esiste un chiaro riferimento di prezzo di mercato, come palesemente nel caso dei servizi di marketing. Orbene, nella fattispecie, i contratti di marketing non sono stati preceduti da una gara d'appalto. Nessuna compagnia aerea aveva risposto a un invito a presentare progetti lanciato dalla CCIPB dichiarandosi disposta a operare nell'aeroporto di Pau alle condizioni previste ([56]). Questa considerazione conferma l'inadeguatezza del secondo metodo.

(328) Tale inadeguatezza sarebbe confermata dalle osservazioni presentate dalla CCIPB sulla decisione di estensione del procedimento. Si noti infatti che, confrontando il proprio comportamento con quello di diverse imprese private, al fine di stabilire il rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, la CCIPB si è fondamentalmente paragonata a gestori aeroportuali, citando in tal senso alcuni grandi aeroporti privati britannici, un aeroporto italiano e sei aeroporti francesi. Questo approccio tende a confermare la conclusione secondo cui la CCIPB ha stipulato i contratti di marketing soprattutto come gestore aeroportuale e non come autorità pubblica agente nell'ambito di un compito di sviluppo economico locale.

(329) La Francia ha altresì indicato che la promozione turistica del Béarn rientrava tra le competenze del comitato dipartimentale del turismo Béarn Pays Basque e che in generale le CCI effettuavano «*azioni specifiche di promozione turistica intervenendo in varie strutture regionali e dipartimentali in materia, soprattutto attraverso i comitati regionali e dipartimentali del turismo*». Orbene, i contratti di marketing che, secondo la CCIPB sono volti soprattutto a promuovere le attrazioni turistiche e commerciali di Pau e della sua regione, sono stati stipulati direttamente dalla CCIPB senza l'intervento di strutture locali incaricate della promozione turistica. Si tratta di un ulteriore elemento che tende a confermare che la CCIPB ha stipulato i contratti di marketing innanzitutto come gestore aeroportuale.

([55]) Questa affermazione tende a confermare che i servizi di marketing in questione sono stati acquistati in realtà dalla CCIPB non tanto come autorità pubblica incaricata dello sviluppo economico regionale, quanto principalmente come gestore aeroportuale.

([56]) Cfr. il considerando (132).

(330) Ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, è pertanto opportuno seguire il primo metodo, presentato al considerando 315, che consiste nel confrontare il comportamento della CCIPB con quello di un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB.

(331) Questa conclusione, riferita ai contratti stipulati con Ryanair e AMS, si applica per gli stessi motivi anche al contratto con Transavia, tanto più che nel caso di Transavia i servizi aeroportuali e di marketing sono oggetto di un unico contratto.

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

(332) Da quanto precede emerge che, al fine di applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai contratti di marketing in questione, questi devono essere analizzati insieme ai contratti corrispondenti di servizi aeroportuali come un'unica operazione ([57]) e che il comportamento della CCIPB deve essere esaminato alla luce del comportamento che avrebbe adottato un ipotetico investitore operante in economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB.

(333) Analizzando ognuna delle operazioni individuate, è opportuno valutare i vantaggi che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, si sarebbe aspettato dai servizi di marketing. A tal fine, non devono essere prese in considerazione le ricadute generali di queste prestazioni sul turismo e sull'attività economica della regione. Contano soltanto gli effetti di queste prestazioni sulla redditività dell'aeroporto, perché sono gli unici effetti che l'ipotetico investitore di quest'analisi operante in economia di mercato avrebbe preso in considerazione.

(334) I servizi di marketing sono volti a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di marketing e dei relativi contratti di servizi aeroportuali, essendo concepiti per promuovere questi collegamenti. Sebbene questo effetto vada soprattutto a beneficio della compagnia aerea, anche il gestore dell'aeroporto ne trae un vantaggio. Un aumento del numero di passeggeri comporta, infatti, per il gestore dell'aeroporto, un incremento degli introiti derivanti da alcuni diritti aeroportuali, dalla fornitura di servizi di assistenza a terra, nonché dai ricavi delle attività extra-aeronautiche provenienti da parcheggi, ristoranti e altre attività commerciali.

(335) È quindi innegabile che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB, avrebbe potuto prendere quest'effetto positivo in considerazione al momento di valutare se stipulare il contratto di marketing e il relativo contratto di servizi aeroportuali. Lo avrebbe fatto esaminando l'impatto dei collegamenti aerei in questione sui suoi introiti e costi futuri e prevedendo, in tale contesto, il numero di passeggeri in volo su queste linee, che avrebbe rispecchiato l'effetto positivo dei servizi di marketing. L'ipotetico investitore avrebbe valutato quest'effetto per tutta la durata della gestione dei collegamenti interessati, prevista dal contratto di servizi aeroportuali e dal contratto di marketing.

(336) Durante il procedimento, la Commissione ha ammesso questo punto: nell'invitare la Francia a ricostruire le previsioni di introiti e di costi che un investitore operante in economia di mercato avrebbe fatto prima di stipulare i contratti di marketing e i contratti di servizi aeroportuali, la Commissione ha proposto alle autorità francesi di prendere in considerazione gli effetti dei contratti di marketing sul traffico previsto. Quando il gestore di un aeroporto stipula un contratto che contempla effettive attività promozionali su alcuni collegamenti aerei, è infatti possibile che esso preveda un tasso di riempimento (o fattore di carico) ([58]) relativamente alto sui collegamenti aerei in questione e che ne tenga conto nella valutazione dei suoi introiti futuri. Su questo punto, la Commissione prende nota del parere di Ryanair secondo cui i contratti di marketing non comportano soltanto un costo per il gestore aeroportuale, ma anche un possibile beneficio.

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

([57]) Ogni contratto di marketing deve essere analizzato insieme al relativo contratto di servizi aeroportuali come un'unica operazione, ma esistono tante operazioni quante sono le «coppie» di contratti di marketing e di contratti di servizi aeroportuali.

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

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

(339) A tale proposito è innanzitutto opportuno notare che nessun elemento agli atti lascia intendere che, al momento della sottoscrizione dei contratti di marketing oggetto del procedimento di indagine formale, la CCIPB avesse considerato, e *a fortiori* quantificato, eventuali effetti positivi dei contratti di marketing che andassero oltre i soli collegamenti aerei interessati da questi contratti oppure oltre la durata di gestione prevista per i collegamenti in questione. Inoltre, né le autorità francesi né la CCIPB hanno proposto un metodo per valutare l'eventuale valore che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB, avrebbe attribuito a questi effetti al momento di valutare l'opportunità di stipulare i contratti di marketing e i contratti di servizi aeroportuali.

(340) Come indicato in precedenza, i servizi di marketing di AMS sono rivolti a coloro che visitano il sito di Ryanair e, più in particolare, a coloro che visitano la pagina dedicata a Pau, la pagina inglese (per i contratti di marketing relativi ai collegamenti Pau-Londra e Pau-Bristol), le pagine belga e neerlandese (per i contratti relativi al collegamento Pau-Charleroi) oppure la pagina francese del sito Ryanair (per il contratto relativo al collegamento Pau-Beauvais). Nel caso di Transavia, era previsto che tutti i servizi di marketing sul sito www.transavia.com facessero riferimento alla pagina relativa alla destinazione di Pau. I servizi di marketing in questione erano quindi rivolti soprattutto alle persone che più probabilmente avrebbero usufruito dei collegamenti aerei oggetto del contratto di marketing. Il loro effetto positivo sull'utilizzo di altri collegamenti verso Pau appare molto più ipotetico e comunque troppo incerto per essere quantificato da un investitore prudente operante in un'economia di mercato al momento di valutare se stipulare il contratto di marketing.

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

(342) È infatti molto probabile che per la maggior parte delle persone la consultazione del sito Internet di Ryanair non sia abbastanza assidua da imprimere da sola un ricordo duraturo della promozione di una regione attraverso tale sito. Quest'osservazione è fortemente confermata da due elementi. In primo luogo, ai sensi dei vari contratti di marketing, la promozione della regione di Pau sulla home page del sito di Ryanair si limitava alla presenza di un semplice link a un sito scelto dalla CCIPB nell'arco di periodi limitati, se non limitatissimi (42 giorni/anno per cinque anni secondo il contratto del 2005, un anno intero secondo il contratto del 2007, 8 giorni secondo il contratto del 2008, 9 giorni secondo il contratto del 2009, 45 giorni sulla pagina inglese, 25 giorni sulle pagine belga e neerlandese e 25 giorni sulla pagina francese secondo il contratto del 2010). Sia la tipologia di queste attività promozionali (la presenza di un semplice collegamento dal limitato valore promozionale) sia la loro brevità possono aver fortemente ridotto l'effetto di queste operazioni nel tempo, una volta concluse, tanto più che si limitavano al sito Internet di Ryanair e non erano supportate da altri mezzi. In secondo luogo, le altre attività di marketing previste dai contratti stipulati con AMS riguardavano esclusivamente le pagine del suo sito Internet relative alla destinazione Pau. È molto probabile che la maggior parte delle persone non visiti spesso questa pagina o che lo faccia perché è già potenzialmente interessata da questa meta.

(343) Le considerazioni precedenti si applicano anche al contratto del 2006 con Transavia. Infatti, i servizi di marketing previsti da questo contratto consistevano semplicemente nell'inserire messaggi e link sulla pagina del sito Internet di Transavia relativa a Pau e nell'inviare regolarmente per e-mail offerte sulle attrazioni di Pau agli abbonati della rivista elettronica transavia.com.

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

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

(346) Ad esempio, secondo la relazione del 17 gennaio 2014 ([59]), *«[…] i futuri profitti incrementali, al di là della scadenza prevista dal contratto di servizi aeroportuali, sono per loro natura incerti»* ([60]). Tra l'altro, questa relazione propone due metodi per valutare ex ante gli effetti positivi dei contratti di marketing: uno basato sui flussi di cassa (*«cash flow»*) e l'altro sulla «capitalizzazione».

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

(348) La relazione sottolinea, tuttavia, le difficoltà presentate dal metodo della capitalizzazione, dimostrando in tal modo l'inaffidabilità dei risultati determinati da questo metodo e optando per quello basato sui flussi di cassa. Nella relazione si sostiene in particolare che: *«Il metodo della capitalizzazione dovrebbe tenere conto solo della quota delle spese di marketing imputabile alle attività immateriali di un aeroporto. Può tuttavia essere difficile individuare la quota delle spese di marketing volta a generare introiti futuri per l'aeroporto (ovvero un investimento nell'attività immateriale dell'aeroporto) rispetto a quelle che determinano introiti attuali per l'aeroporto* ([61])», sottolineando inoltre che *«[p]er applicare il metodo della capitalizzazione, è necessario stimare il periodo di tempo medio in cui un aeroporto riuscirebbe a trattenere un cliente attraverso la campagna marketing di AMS. Nella pratica, in assenza di dati sufficienti, sarebbe molto difficile valutare la durata media di trattenimento della clientela in seguito a una campagna di AMS»* ([62]).

(349) La relazione del 31 gennaio 2014 ha proposto un'applicazione pratica del metodo basato sui flussi di cassa. Questo metodo prevede che i vantaggi dei contratti di marketing e dei contratti di servizi aeroportuali che vanno oltre la scadenza del contratto di marketing assumano la forma di un «valore finale» calcolato alla data di scadenza del contratto. Questo valore finale viene calcolato in base ai profitti incrementali attesi dai contratti di servizi aeroportuali e di marketing nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali. Infatti, il metodo consiste nel partire dal profitto incrementale previsto nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali e nel proiettarlo su una durata futura pari a quella del contratto di servizi aeroportuali, adeguandolo in base al tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa e in base a un fattore di probabilità destinato a riflettere la capacità del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di marketing di contribuire ai profitti dell'aeroporto oltre la loro data di scadenza ([63]). Secondo la relazione del 31 gennaio 2014, questa capacità di generare benefici duraturi scaturisce da una serie di fattori tra cui *«un incremento della notorietà e un rafforzamento del marchio, oltre a esternalità di rete e passeggeri ricorrenti»* ([64]) non meglio precisati. Questo metodo prende inoltre in considerazione un tasso di attualizzazione che riflette il costo del capitale.

([59]) Cfr. la sezione 6.2.2.7.
([60]) Traduzione libera dall'originale in inglese: «… *future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*».
([61]) Cfr. nota 45.
([62]) Cfr. nota 45.
([63]) Cfr. i punti 356 e 357.
([64]) Cfr. nota 45.

(350) Per quanto riguarda il fattore di probabilità, la relazione propone un tasso del […] che essa giudica prudente. La relazione, di per sé molto teorica, non fornisce tuttavia alcuna seria giustificazione su questo punto, né quantitativa né qualitativa. Per avvalorare questa percentuale del […], non vengono fatti riferimenti a dati di fatto relativi all'attività di Ryanair o ai mercati del trasporto aereo o dei servizi aeroportuali. Inoltre, la relazione non stabilisce nessun nesso tra questa percentuale e i fattori, citati molto brevemente (notorietà, marchio forte, esternalità di rete e passeggeri ricorrenti), che dovrebbero estendere i benefici dei contratti di servizi aeroportuali e di marketing oltre la loro scadenza. Infine, nella relazione non si fa assolutamente riferimento al contenuto specifico dei servizi di marketing previsti dai vari contratti con AMS per analizzare come questi servizi abbiano potuto influenzare i fattori suindicati.

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

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

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

(354) Peraltro, né la Francia né i terzi interessati hanno fornito elementi che dimostrino che il metodo proposto da Ryanair in questa relazione, o qualsiasi altro metodo volto a quantificare i vantaggi oltre la scadenza dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di marketing, venga effettivamente applicato da gestori di aeroporti regionali paragonabili a quello di Pau. Tra l'altro, le autorità francesi non hanno espresso nessun commento sulle relazioni del 17 e del 31 gennaio 2014 e non ne hanno quindi approvato le conclusioni.

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

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

(357) La relazione del 31 gennaio 2014 avanza molto brevemente quest'ipotesi limitandosi a indicare in una nota senza commenti né giustificazioni quanto segue: «*[…] il valore finale non può essere calcolato se i profitti incrementali al netto dei pagamenti AMS sono negativi nell'ultimo anno del periodo in questione* ([65])». Orbene, come dimostrato in seguito, tutti i contratti oggetto della presente causa conducono a flussi incrementali previsionali che sono negativi per ogni anno, e non solo complessivamente, in termini di valore attuale netto. Per tali contratti, il «valore finale» calcolato secondo il

([65]) Relazione del 31 gennaio 2014, nota 17: "*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits NET of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration" (traduzione libera del testo inglese)*».

metodo proposto da Ryanair sarebbe quindi nullo, se non negativo. Tenuto conto di questo valore finale non metterebbe quindi in discussione la conclusione secondo cui i vari contratti implicano un vantaggio economico.

(358) In conclusione, da quanto precede emerge che l'unico vantaggio tangibile che un investitore prudente operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato da un contratto di marketing, e di cui avrebbe tenuto conto in termini quantitativi nel valutare l'opportunità di stipulare questo contratto, insieme a quello di servizi aeroportuali, è quello di un possibile effetto positivo dei servizi di marketing sul numero di passeggeri interessati dai collegamenti oggetto dei contratti in questione per la durata di esercizio contrattuale dei suddetti collegamenti. Gli altri eventuali vantaggi sarebbero giudicati troppo incerti per essere quantificati e, infatti, nessun elemento lascia intendere che siano stati considerati dalla CCIPB.

Pertinenza del confronto tra le disposizioni dei contratti di servizi aeroportuali oggetto del procedimento di indagine formale e i diritti aeroportuali fatturati in altri aeroporti

(359) Secondo i nuovi orientamenti, in virtù del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, in linea di principio si può escludere l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza un aeroporto, quando:

a) il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato oppure;

b) è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante, ovvero basata sulle informazioni disponibili al momento della concessione della misura e sugli sviluppi prevedibili in quel momento, che l'accordo aeroporto/compagnia aerea porterà ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto ([66]).

(360) Inoltre, secondo i nuovi orientamenti, *«[n]el valutare accordi conclusi tra aeroporti e compagnie aeree, la Commissione tiene conto anche della misura in cui si può ritenere che gli accordi oggetto di valutazione rientrino nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto che dovrebbe condurre alla redditività almeno nel lungo termine»* ([67]).

(361) Tuttavia, per quanto riguarda il primo metodo (confronto con il «prezzo di mercato»), 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. La Commissione ritiene che le analisi di aumento di redditività ex ante costituiscano il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree ([68]).

(362) A tale proposito è opportuno notare che in generale l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato in riferimento a un prezzo medio registrato su mercati simili può rivelarsi efficace se un prezzo di mercato può essere ragionevolmente determinato o dedotto da altri indicatori di mercato. Questo metodo non presenta tuttavia la stessa pertinenza nel caso dei servizi aeroportuali, in quanto la struttura dei costi e degli introiti tende a variare notevolmente da un aeroporto all'altro. Questi costi e introiti dipendono dalle condizioni di sviluppo dell'aeroporto, dal numero di compagnie aeree che vi operano, dalla capacità di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture, dall'ambito normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché da disavanzi e obblighi contratti dall'aeroporto in passato ([69]).

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

(364) Nella relazione del 9 aprile 2013, Ryanair sostiene sostanzialmente la tesi secondo cui il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato può essere applicato facendo un confronto con la prassi commerciale di altri aeroporti europei.

([66]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 53.
([67]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 66.
([68]) Cfr. i nuovi orientamenti, punti 59 e 61.
([69]) Cfr. la decisione della Commissione del 27 gennaio 2010 in materia di aiuti di Stato C 12/08 Slovacchia — Accordo tra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair, GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24, punti 88 e 89.

(365) Occorre innanzitutto osservare che durante il procedimento né la Francia né i terzi interessati hanno proposto alla Commissione un campione di aeroporti di raffronto che potesse essere utilizzato nel presente caso e che fosse sufficientemente paragonabile all'aeroporto di Pau in termini di volume di traffico, tipo di traffico, tipo e livello di servizi aeroportuali, vicinanza dell'aeroporto a una grande città, numero di abitanti nel bacino di utenza dell'aeroporto, grado di ricchezza dell'area circostante e aree geografiche diverse alle quali i passeggeri potrebbero essere interessati ([70]).

(366) Anche qualora un simile campione di aeroporti fosse stato disponibile, il metodo comparativo si sarebbe comunque rivelato impraticabile nel caso di specie. Infatti, come precedentemente dimostrato, le operazioni da analizzare sono degli insiemi complessi costituiti da un contratto di servizi aeroportuali e da un contratto di marketing (talvolta riuniti in un unico supporto giuridico). Queste operazioni prevedono diversi «prezzi», ovvero i vari diritti aeroportuali, il prezzo dei servizi di assistenza a terra e il prezzo dei servizi di marketing; alcuni di questi prezzi dipendono dal numero di passeggeri, altri dal numero di movimenti degli aeromobili e altri ancora sono importi fissi. Ognuna di queste operazioni genera pertanto un complesso insieme di flussi finanziari tra l'ente di gestione dell'aeroporto e la compagnia aerea e le sue controllate, che sono costituiti dagli introiti derivanti dai diritti aeroportuali, dai servizi di assistenza a terra e dai servizi di marketing.

(367) Pertanto, il confronto dei soli diritti aeroportuali fatturati dalla CCIPB alle compagnie aeree interessate, rispetto a quelli fatturati negli aeroporti di raffronto, non fornirebbe alcuna indicazione utile in merito al rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Per applicare un metodo comparativo valido alle operazione oggetto della presente valutazione, occorrerebbe per lo meno trovare negli aeroporti del campione di raffronto un insieme di operazioni paragonabili, tra cui in particolare servizi di marketing e di assistenza a terra equivalenti. La ricerca di un simile campione di operazioni paragonabili si rivelerebbe impossibile, considerata la complessità e la specificità delle operazioni oggetto della presente valutazione, tanto più che i prezzi dei servizi di assistenza a terra e dei servizi di marketing sono raramente dati pubblici e difficilmente sarebbero accessibili per costituire una base di raffronto.

(368) Infine, anche supponendo che si possa stabilire, in base a un'analisi comparativa valida, che i «prezzi» in questione nelle varie operazioni oggetto della presente valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato» stabiliti sulla base del campione di operazioni di raffronto, la Commissione non potrebbe concludere che queste operazioni sono conformi al prezzo di mercato, se dovesse emergere che al momento della loro conclusione il gestore aeroportuale poteva aspettarsi da queste operazioni costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Infatti, un investitore operante in economia di mercato non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato», se un tale comportamento determina una perdita incrementale.

(369) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione dei nuovi orientamenti, sia la Francia che le parti interessate sono state invitate a formulare osservazioni sull'applicazione delle disposizioni di tali orientamenti al caso di specie (cfr. considerando 22 e 23). Nella fattispecie, né le autorità francesi né le parti interessate hanno contestato nel merito il metodo della Commissione che prevede che, quando è impossibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un prezzo di mercato attendibile per i servizi forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree, il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi tra queste due parti è l'analisi ex ante dell'aumento della redditività.

(370) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che si debba applicare al caso di specie il metodo previsto in generale nei nuovi orientamenti per l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ovvero l'analisi di aumento di redditività (o incrementale) ex ante.

(371) Questo metodo è giustificato dal fatto che il gestore di un aeroporto è oggettivamente interessato a concludere un'operazione con una compagnia aerea, nella misura in cui può ragionevolmente aspettarsi che un'operazione del genere migliori i suoi profitti (o riduca le sue perdite) rispetto a una situazione controfattuale in cui tale operazione non verrebbe conclusa ([71]), a prescindere da qualsiasi confronto con le condizioni offerte alle compagnie aeree da altri gestori aeroportuali o con le condizioni offerte dallo stesso gestore ad altre compagnie aeree.

(372) In riferimento a quest'ultimo punto, la Commissione ritiene nei nuovi orientamenti che: «*la differenziazione delle tariffe costituisca una prassi commerciale normale, nella misura in cui essa rispetta la pertinente normativa settoriale e in materia di concorrenza. Tuttavia, tali politiche di tariffazione differenziata dovrebbero essere giustificabili sotto il profilo commerciale per poter soddisfare il MEO*» ([72]) (note omesse). In tal senso è opportuno osservare che i commenti di alcuni terzi, che

([70]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 60.
([71]) In altre parole, se l'aumento di redditività previsto da quest'operazione è positivo.
([72]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 62.

sostanzialmente contestano alla CCIPB di non aver applicato uniformemente il suo sistema di tariffazione generale a tutte le compagnie aeree, non sono rilevanti per quanto riguarda l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Ad esempio, è irrilevante il commento di Air France sintetizzato al considerando 169, secondo cui in alcuni casi la CCIPB avrebbe dovuto fatturare a Ryanair i «diritti di illuminazione». Infatti, il gestore di un aeroporto non conferisce necessariamente un vantaggio economico a una compagnia aerea solo perché stipula con essa condizioni che si discostano dal suo sistema generale di tariffazione o perché negozia con essa uno schema tariffario diverso da questo sistema generale.

Valutazione congiunta del comportamento dell'ente di gestione dell'aeroporto e della CCIPB nel suo complesso

(373) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione aveva ritenuto in via preliminare che il comportamento della CCIPB nel suo complesso dovesse essere valutato insieme a quello dell'ente di gestione dell'aeroporto e, eventualmente, a quello dello Stato o delle altre autorità pubbliche che controllano l'ente di gestione dell'aeroporto o che partecipano al suo finanziamento.

(374) La Francia si è dichiarata favorevole alla valutazione congiunta del comportamento del servizio di gestione dell'aeroporto, della CCIPB nel suo insieme e delle altre autorità pubbliche.

(375) Nell'ambito dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, è infatti opportuno considerare il comportamento della CCIPB nel complesso e non solo quello del suo servizio di gestione aeroportuale. Il servizio della CCIPB che gestisce l'aeroporto non gode, infatti, di una personalità giuridica distinta da quella della CCIPB. Si aggiunga che, se da un lato, i contratti di servizi aeroportuali sono stati stipulati con l'aeroporto, che è il beneficiario delle tasse aeroportuali pagate da Ryanair e dalle altre compagnie aeree, dall'altro i costi dei contratti di marketing sono imputati perlopiù al bilancio generale della CCIPB e non trovano necessariamente riscontro nei conti dell'aeroporto. A tale proposito la Francia aggiunge che la CCIPB si è direttamente fatta carico di questi costi ([73]).

(376) La Commissione ritiene pertanto che, ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, i comportamenti dell'ente di gestione dell'aeroporto e della CCIPB nel suo insieme debbano essere valutati congiuntamente nei rapporti con le compagnie aeree e le loro controllate.

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

(377) Da quanto precede emerge che, per applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai contratti in questione, la Commissione deve analizzare ogni contratto di marketing insieme al relativo contratto di servizi aeroportuali e deve stabilire se un ipotetico investitore operante in economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB, avrebbe realizzato queste operazioni. Per farlo, è opportuno determinare la redditività incrementale dei contratti per tutto il periodo della loro applicazione come avrebbe fatto l'investitore operante in un'economia di mercato al momento della stipula dei contratti, valutando:

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

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

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

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

([73]) Al riguardo, la Francia ha dichiarato che: «La CCIPB che, tra i suoi compiti ha lo sviluppo economico del proprio territorio, ha imputato direttamente al proprio bilancio e non a quello dell'aeroporto gli interventi finanziari previsti dal contratto stipulato con AMS il 30 giugno 2005 per il collegamento Pau-Londra».

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

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

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

(381) Ai fini della valutazione dei contratti in questione e alla luce delle considerazioni precedenti, occorre ricordare che sia l'esistenza sia l'importanza di elementi di aiuto in questi contratti devono essere valutate in relazione alla situazione esistente al momento della loro conclusione ([74]) e, più precisamente, alla luce delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili all'epoca.

(382) La Francia ha dichiarato nella lettera del 30 maggio 2011 che, al momento della sottoscrizione dei contratti del 2005 con Ryanair e AMS, non esisteva né uno studio di mercato, né un piano economico-finanziario che valutasse e sostenesse economicamente gli impegni assunti dall'aeroporto nei confronti di Ryanair.

(383) Dagli elementi forniti dalle autorità francesi emerge inoltre che, prima di stipulare gli altri contratti oggetto del procedimento di indagine formale, la CCIPB non aveva condotto nessuno studio di mercato, nessun piano economico-finanziario, né alcuna valutazione quantitativa della redditività, ad eccezione del contratto del 2006 con Transavia, per il quale un piano economico-finanziario era stato concluso nel dicembre 2005 («*il piano economico-finanziario Transavia*»).

(384) Ad eccezione del piano economico-finanziario Transavia, l'unica valutazione economica quantitativa fornita dalla Francia è uno studio di impatto riferito al periodo 2003-2004, che ha stimato le ripercussioni economiche dei passeggeri Ryanair sulla regione a 8-10 milioni di EUR. Un'indagine condotta tra i passeggeri dell'aeroporto a gennaio 2011, anch'essa comunicata dalla Francia, conferma questi risultati e stima la spesa media per passeggero di un volo Ryanair per Pau a 339 EUR. Questi studi non sono tuttavia rilevanti ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, perché riguardano l'impatto dell'attività di Ryanair sul tessuto economico regionale in generale e non soltanto la redditività dell'aeroporto. Orbene, secondo una giurisprudenza costante, le considerazioni di sviluppo regionale non possono essere prese in considerazione per l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ([75]).

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

(386) La Commissione ritiene che l'assenza di un piano economico-finanziario costituisca un serio indizio a favore della conclusione secondo cui i contratti stipulati con Ryanair e AMS non rispettano il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, tanto più che né la Francia né la CCIPB sono stati in grado di fornire per questi contratti la minima analisi quantitativa di redditività, quand'anche incompleta, condotta prima della stipula dei contratti.

(387) In generale, la Francia non ha fornito nessun elemento relativo a un'eventuale analisi del rischio condotta dall'ente di gestione dell'aeroporto sugli eventuali vantaggi derivanti dalla sottoscrizione dei contratti con Ryanair e AMS. Al contrario, la Francia è del parere che la CCIPB sia stata guidata da un obiettivo di sviluppo regionale. Questo elemento è un ulteriore indizio che lascia intendere che i contratti con Ryanair e AMS non sono conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

([74]) Cfr. ad esempio la sentenza del 19 ottobre 2005 nella causa T-318/00, Freistaat Thüringen/Commissione (Raccolta 2005, pag. II-4179, punto 125) e la sentenza nella causa C-124/10 P, EDF/Commissione, ECLI:EU:C:2012:318, punti 85, 104 e 105.

([75]) Cfr. la sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999 nelle cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione (Raccolta 1999, pag. II-17, punto 120).

(388) Come illustrato in seguito, tali indicazioni sono confermate dalla valutazione effettuata dalla Commissione di quella che sarebbe stata l'analisi di redditività condotta da un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato.

(389) Nel corso del procedimento, la Commissione ha invitato la Francia a presentare una ricostruzione quantitativa dell'analisi di redditività che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe realizzato prima di stipulare i contratti con Ryanair e AMS in base alle informazioni obiettive note alla CCIPB al momento della sottoscrizione dei contratti e degli sviluppi prevedibili.

(390) In risposta a quest'invito, la Francia ha fornito una ricostruzione dei costi e delle entrate incrementali previsti, associati a ogni contratto stipulato con Ryanair e AMS. Quest'analisi si basa in gran parte su dati osservati *a posteriori*, ovvero in seguito alla sottoscrizione dei contratti. La Francia ha scelto come metodo quello di calcolare i costi e le entrate medi unitari per passeggero a partire dai costi di gestione, dalle entrate e dal traffico dell'aeroporto registrati nel periodo 2003-2011. Nell'analisi di ciascun contratto, la Francia ha utilizzato questi dati moltiplicandoli per il traffico incrementale previsto associato a ogni contratto, ovvero per il traffico che era possibile aspettarsi dal contratto al momento della sua sottoscrizione. Dal momento che quest'analisi si basa in gran parte sulle entrate e sui costi registrati dopo la conclusione dei vari contratti, e non necessariamente sugli elementi prevedibili al momento della stipula dei contratti, questo metodo non può rispecchiare la valutazione di redditività che avrebbe effettuato un investitore operante in un'economia di mercato prima di decidere se sottoscrivere questi contratti.

(391) Inoltre, per quanto riguarda i costi di gestione incrementali, il metodo scelto dalla Francia prevede di considerare i costi unitari completi (ovvero tutti i costi di gestione dell'aeroporto per passeggero) invece dei costi incrementali (ossia i costi per passeggero generati specificatamente da ciascun contratto). Orbene, i costi incrementali possono differire dai costi unitari completi e, in generale, possono essere nettamente più bassi, considerata la forte incidenza che i costi fissi hanno su un aeroporto. L'utilizzo dei costi unitari completi costituisce pertanto un secondo elemento di debolezza del metodo proposto dalla Francia, che porta altresì a una netta riduzione della redditività di alcuni contratti, penalizzando in tal modo le compagnie aeree che hanno stipulato i contratti in questione.

(392) Di conseguenza, la Commissione ha effettuato una propria analisi, ricostruendo i costi e le entrate incrementali dei vari contratti come li avrebbe valutati ex ante un investitore operante in un'economia di mercato in applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato. Le ipotesi considerate e i risultati dell'analisi sono illustrati ai punti da (393) a (440). Per quanto riguarda il contratto con Transavia, la Commissione lo ha valutato basandosi direttamente sul piano economico-finanziario Transavia.

Orizzonte temporale

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

(394) Considerare un periodo più lungo non sarebbe giustificato. Infatti, al momento della conclusione dei contratti, un investitore prudente operante in un'economia di mercato non avrebbe contato su un rinnovo di questi contratti alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse, tanto più che le compagnie *low cost* come Ryanair e Transavia erano e sono conosciute per gestire le loro attività in modo molto dinamico, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione delle frequenze. Qualsiasi rinnovo dei contratti era pertanto una prospettiva futura distante e troppo incerta perché un investitore operante in un'economia di mercato potesse fondare su di essa decisioni economiche razionali.

(395) Va inoltre osservato che per alcuni contratti la data di inizio effettivo delle attività oggetto del contratto non coincide con quella di sottoscrizione del contratto. In questo caso, si considera come punto di partenza la data di inizio effettivo delle attività e non la data di sottoscrizione ([76]).

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

(397) Nel prosieguo della decisione, la Commissione esaminerà i contratti stipulati con Ryanair e AMS in materia di traffico, entrate e costi incrementali alla luce delle ipotesi considerate, prima di presentare il bilancio dell'analisi dei contratti conclusi con Ryanair e AMS e poi l'analisi del contratto con Transavia.

([76]) Cfr. la tabella 6.

Traffico incrementale e numero di rotazioni previsto (contratti con Ryanair e AMS)

(398) L'analisi condotta dalla Commissione si basa sul traffico incrementale (ovvero l'aumento del numero di passeggeri) che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB, avrebbe potuto prevedere al momento della sottoscrizione dei contratti. Ad esempio, nel caso del contratto del 2003, si tratta di stabilire il numero di passeggeri che il gestore dell'aeroporto di Pau avrebbe potuto aspettarsi nel 2003 dal collegamento Pau-Londra operato da Ryanair nel corso dell'esecuzione del contratto.

(399) Il traffico incrementale previsto è stato determinato in base al numero di collegamenti e di frequenze previste dai vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing e in base al numero delle relative rotazioni annuali.

(400) La Commissione ha tenuto conto anche della capienza degli aeromobili utilizzati da Ryanair, ovvero dei Boeing 737-800 da 189 posti ([77]).

(401) La Commissione ha ipotizzato un tasso di riempimento per volo pari all'85 %: si tratta di un'ipotesi favorevole a Ryanair, essendo l'85 % un valore elevato. Questa percentuale è d'altronde leggermente superiore alla media dei voli operati da Ryanair nella sua rete ([78]) e superiore o uguale al tasso di riempimento proposto dalla Francia per i vari contratti nella sua ricostruzione delle analisi di redditività. La Commissione ritiene tuttavia che, pur trattandosi di un'ipotesi favorevole, questo tasso di riempimento elevato possa essere considerato valido, volendo tenere conto di un possibile effetto positivo dei servizi di marketing sull'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei vari contratti, in assenza di altri elementi che permettano di quantificare l'impatto prevedibile di tali prestazioni sul tasso di riempimento.

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

(403) Alcuni contratti contenevano indicazioni sul numero dei passeggeri attesi nei collegamenti previsti. Tuttavia, non essendo vincolanti dal punto di vista giuridico, queste indicazioni non sarebbero necessariamente state considerate da un investitore prudente operante in economia di mercato nella sua analisi di redditività. La Commissione non ne ha pertanto tenuto conto e ha considerato l'ipotesi del tasso di riempimento dell'85 % per tutti i contratti (che è superiore a queste indicazioni).

(404) Alcuni contratti prevedevano inoltre un impegno della compagnia aerea sul numero minimo di passeggeri da trasportare sulle tratte in questione, ma un investitore operante in economia di mercato avrebbe probabilmente fatto assegnamento su un numero di passeggeri superiore al minimo garantito dalla compagnia aerea. Questi avrebbe, infatti, probabilmente ipotizzato che la compagnia aerea avesse previsto un margine di sicurezza tra il traffico minimo da garantire e il traffico ragionevolmente atteso. La Commissione ha pertanto deciso di non considerare nella sua valutazione questi valori minimi obbligatori.

(405) Il traffico aggiuntivo calcolato dalla Commissione è in generale superiore sia ai valori minimi obbligatori, sia alle indicazioni non vincolanti contenute nei vari contratti.

(406) Infine, è opportuno notare che nel 2009 la CCIPB e Ryanair/AMS hanno modificato i termini dei contratti del 2005: hanno ridotto la frequenza del collegamento Pau-Londra, hanno stimato a 211 i voli previsti per il 2009 e hanno abbassato a […] EUR l'ammontare annuo dei servizi di marketing. Applicando il principio dell'investitore operante in economia di mercato, la Commissione ha seguito lo stesso ragionamento degli altri contratti, considerando che il traffico incrementale legato a questo atto aggiuntivo si riferiva a tutti i collegamenti, frequenze e voli in esso riportati.

Entrate incrementali (contratti stipulati con Ryanair e AMS)

(407) Per ogni operazione analizzata, la Commissione ha cercato di determinare le entrate incrementali, ovvero le entrate generate dall'operazione in questione, come avrebbe fatto un investitore operante in un'economia di mercato.

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

([77]) Il contratto del 2003 cita due modelli di velivoli utilizzabili da Ryanair, ovvero il Boeing 737-200 e il Boeing 737-800. Nella sua analisi, la Commissione ha considerato, in merito al traffico generato da Ryanair, un'ipotesi favorevole basata sull'uso dei velivoli di maggiore capienza (i Boeing 737-800).

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

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

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

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

— i diritti versati per i servizi di assistenza a terra sotto forma di importo per rotazione stabilito nei vari contratti di servizi aeroportuali.

(410) I diritti di atterraggio e i diritti per passeggero praticati dalla CCIPB sono in linea di principio diritti regolamentati per l'accesso alle infrastrutture aeroportuali; essi sono stabiliti per tutte le compagnie aeree utenti in base a una consultazione e successivamente pubblicati. I vari contratti di servizi aeroportuali stipulati con Ryanair e Transavia rendono applicabile il sistema dei diritti pubblici dell'aeroporto. Per questi contratti, la Commissione ha considerato come importi unitari previsti per i diritti di atterraggio e per i diritti per passeggero i diritti pubblici in vigore al momento della sottoscrizione dei contratti, tenendo conto di un'indicizzazione annua del 2 %. La Commissione ritiene che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe potuto prevedere un tasso dell'inflazione del 2 %, che è il tasso perseguito dalla Banca centrale europea («BCE») per la zona euro ([79]). Era infatti ragionevolmente prevedibile che i diritti regolamentati sarebbero stati adeguati ogni anno per tenere conto dell'inflazione.

(411) I diritti per i servizi di assistenza a terra non sono invece regolamentati ma negoziati bilateralmente. Nei vari contratti di servizi aeroportuali stipulati con Ryanair e nel contratto con Transavia questi diritti sono importi fissi per rotazione, non soggetti a indicizzazione. Sono questi gli importi considerati dalla Commissione nella sua analisi.

(412) Per calcolare il gettito dei suddetti tre diritti aeronautici che un investitore operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato da ogni contratto, la Commissione ha preso in considerazione il numero delle rotazioni previste (per i diritti di atterraggio e per i diritti di assistenza a terra) e il numero dei passeggeri aggiuntivi previsti (per i diritti per passeggero) stabiliti per ogni contratto, moltiplicandoli per gli importi unitari dei diritti.

(413) Per quanto riguarda i ricavi delle attività extra-aeronautiche, essi sono di norma pressoché proporzionali al numero di passeggeri. L'attività di parcheggi, ristoranti e altri esercizi commerciali situati nell'aeroporto dipende, infatti, dal numero dei passeggeri. Lo stesso vale per le entrate del gestore dell'aeroporto connesse a queste attività. Il metodo più ragionevole per determinare i ricavi derivanti dall'aumento previsto delle attività extra-aeronautiche è quindi di stabilire un importo dei ricavi extra-aeronautici per passeggero e di moltiplicarlo per il traffico incrementale previsto.

(414) Per quanto concerne l'importo dei ricavi extra-aeronautici per passeggero, la Commissione ritiene che un investitore ragionevole operante in un'economia di mercato l'avrebbe probabilmente calcolato al momento di stipulare i vari contratti, basandosi sui ricavi extra-aeronautici totali dell'aeroporto per passeggero durante un periodo di tempo sufficientemente lungo da essere rappresentativo e immediatamente precedente la sottoscrizione del contratto in questione ([80]). In tal senso la Commissione ritiene ragionevole considerare un periodo di tre anni ([81]). La Commissione ritiene inoltre che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe previsto un'indicizzazione di quest'importo nel tempo per tenere conto dell'inflazione. In tal senso la Commissione ha

([79]) Uno degli obiettivi della BCE è di mantenere la stabilità dei prezzi e l'inflazione annua «nel medio termine al di sotto, ma vicino al 2 %». Traduzione libera dall'originale in inglese: «In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term». Cfr. http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) La Commissione osserva che il traffico di Air France nell'aeroporto di Pau è costituito prevalentemente da uomini d'affari, mentre quello di Ryanair e di Transavia è fondamentalmente turistico. I ricavi extra-aeronautici generati da queste due categorie di viaggiatori potrebbero essere diversi, rapportati al numero di passeggeri, ad esempio alla luce delle eventuali differenze di potere d'acquisto. Tali differenze sono tuttavia difficilmente valutabili, soprattutto perché possono risentire di altri fattori. Ad esempio, gli uomini d'affari sono di solito sensibili al fattore tempo e tendono a ridurre al massimo il tempo di permanenza negli aeroporti e ciò può comportare una diminuzione delle loro spese. Inoltre, dato che i ricavi extra-aeronautici dell'ente di gestione dell'aeroporto non passano per le compagnie aeree, un gestore aeroportuale ha difficoltà a valutare come l'importo medio dei ricavi extra-aeronautici per passeggero possa variare da una compagnia aerea all'altra. Alla luce di questi elementi, un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto di Pau al posto della CCIPB, avrebbe verosimilmente basato la sua valutazione dei ricavi extra-aeronautici incrementali sui ricavi extra-aeronautici per passeggero registrati negli anni precedenti per tutto il traffico aeroportuale, senza considerare che detto importo per passeggero può eventualmente cambiare da una compagnia all'altra.

([81]) Un investitore operante in economia di mercato avrebbe scelto il periodo in questione tenendo conto di più fattori come l'effetto perequativo garantito da un periodo relativamente lungo e gli inconvenienti di un periodo molto lungo, come i possibili cambiamenti di preferenza e di modalità di spesa dei passeggeri durante un periodo lungo. Se si utilizzasse la media dei ricavi extra-aeronautici per passeggero di un solo anno, l'importo ottenuto dipenderebbe troppo dalle circostanze specifiche di quell'anno, il che giustifica la scelta di un periodo più lungo. Per contro, un periodo di cinque anni appare troppo lungo, perché è plausibile che durante tale periodo il comportamento dei passeggeri in merito alle spese extra-aeronautiche cambi in modo sostanziale. Per questi motivi, la scelta di un periodo di tre anni sembra ragionevole.

considerato un tasso del 2 % ([82]) (applicato a partire dall'anno centrale del triennio).

(415) La seguente tabella riporta, anno per anno, i ricavi extra-aeronautici totali dell'aeroporto registrati nel periodo 2000-2011 e, per ogni anno, l'importo unitario medio dei ricavi extra-aeronautici per passeggero nei tre anni precedenti.

Tabella 5

Ricavi extra-aeronautici

Anno	Ricavi extra-aeronautici	
	Importi totali (in migliaia di EUR)	Importo unitario medio per passeggero nei tre anni precedenti (in EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Costi incrementali (contratti stipulati con Ryanair e AMS)

(416) I costi incrementali che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi a gestire l'aeroporto al posto della CCIPB, avrebbe potuto prevedere ex ante da ogni operazione (comprendente, nel caso, un contratto di servizi aeroportuali e un contratto di marketing) rientrano nelle tre categorie seguenti:

— i costi di acquisto dei servizi di marketing;

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

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

(417) Per quanto riguarda i costi dei contratti di marketing, la Commissione ha preso in considerazione gli importi previsti dai vari contratti di marketing, che in generale prevedono importi fissi, annuali o totali. Il contratto stipulato con Ryanair nel 2003 per il collegamento Pau-Londra prevedeva modalità particolari, ovvero un pagamento iniziale e pagamenti annuali per passeggero, fino a un massimale annuo di 400 000 EUR. Considerate le previsioni di traffico

([82]) Cfr. il considerando (410).

legate al contratto del 2003 secondo un tasso di riempimento dell'85 %, l'investitore operante in economia di mercato si sarebbe aspettato di raggiungere questo massimale di 400 000 EUR. È quindi questo importo massimo che la Commissione ha considerato come costo per i servizi di marketing, oltre al pagamento iniziale stabilito contrattualmente.

(418) Come per le previsioni di traffico, i pagamenti previsti relativi al marketing non riflettono necessariamente gli importi effettivamente versati, dato che alcuni eventi successivi alla stipula dei contratti possono aver determinato uno scostamento dagli importi inizialmente previsti, come nel caso di una risoluzione anticipata del contratto. Questi eventi non devono tuttavia essere presi in considerazione nell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, perché successivi alla conclusione dei contratti.

(419) Per quanto riguarda i costi d'investimento incrementali, è opportuno notare che, secondo la Francia, non è stato necessario effettuare investimenti nell'aeroporto di Pau per via dei contratti oggetto della presente indagine. Pertanto, considerando che nessun elemento del fascicolo indica che un investitore operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato di dover effettuare investimenti dovuti a uno o più contratti tra quelli oggetto del procedimento di indagine formale, nessun costo d'investimento incrementale è stato considerato nella presente analisi.

(420) Per quanto riguarda i costi di gestione incrementali prevedibili al momento della stipula dei vari contratti, in assenza di un piano economico-finanziario per ogni contratto, essi costituiscono la categoria più delicata da trattare. In particolare, un metodo come quello seguito per i ricavi extra-aeronautici, che consiste nel dedurre dai ricavi extra-aeronautici totali dell'aeroporto i ricavi extra-aeronautici incrementali per passeggero, non potrebbe essere applicato ai costi di gestione. Infatti, con questo metodo i costi di gestione totali dell'aeroporto, rapportati al numero di passeggeri, sarebbero considerati costi incrementali. Orbene, una parte sostanziale dei costi di gestione di un aeroporto è fissa, il che significa che nella maggior parte dei casi i costi di gestione totali per passeggero possono essere nettamente superiori ai costi incrementali legati alla sottoscrizione di un nuovo contratto che genera un traffico aggiuntivo.

(421) Per stimare i costi di gestione incrementali, la Commissione deve basarsi sugli elementi d'analisi del gestore aeroportuale, non potendo essa valutare direttamente come un determinato contratto possa incidere sulle varie voci di costo dell'aeroporto.

(422) Orbene, l'unica valutazione su cui la Commissione possa basarsi è contenuta nel piano economico-finanziario Transavia, nel quale la CCIPB ha ritenuto che il contratto stipulato con Transavia avrebbe comportato un costo di gestione incrementale medio di […] EUR per passeggero aggiuntivo durante il periodo del piano economico-finanziario Transavia del 2006-2012 ([83]). In assenza di migliori alternative, la Commissione ritiene che questa cifra sia una base accettabile per determinare l'impatto di un traffico aggiuntivo sui costi di gestione dell'aeroporto e per questo motivo l'ha utilizzata per valutare i contratti stipulati con Ryanair e AMS, considerando un'indicizzazione annua del 2 % ([84]) rispetto al 2009, anno centrale del periodo di riferimento 2006-2012. La Commissione ritiene inoltre che quest'indicizzazione sia coerente con le indicizzazioni suindicate per quanto riguarda i ricavi.

(423) La Commissione osserva che questa stima è stata realizzata dalla CCIPB prima della firma della maggior parte dei contratti stipulati con Ryanair e AMS oggetto del procedimento di indagine formale e che essa era quindi disponibile al momento della conclusione di questi contratti. Le uniche eccezioni sono i contratti con Ryanair e AMS del 2003 del 2005 illustrati ai considerando 425 e 426.

(424) La Commissione nota che il piano economico-finanziario Transavia è stato realizzato per una compagnia aerea diversa da Ryanair. La Commissione ritiene tuttavia che il modello economico di vettore a basso costo di Transavia sia paragonabile a quello di Ryanair e che, pertanto, i costi di gestione incrementali previsti da un investitore operante in economia di mercato, rapportati al numero di passeggeri, sarebbero probabilmente stati simili tra le due compagnie.

([83]) Gli elementi (incrementali all'attivazione del nuovo collegamento Amsterdam-Pau) inclusi in questa cifra sono illustrati nel piano economico-finanziario: «*Impatto manodopera e tasse: questo nuovo collegamento genererà un lavoro aggiuntivo marginale in alcune aree come la contabilità (gestione fatture), l'operatività (destinazione delle risorse aeroportuali), l'accoglienza (prenotazione di servizi turistici e informazioni) e la sicurezza (controllo). Le altre aree — gestione, ambiente, qualità, manutenzione, sviluppo e protezione — non ne risentiranno. Saranno interessate solo le spese di assistenza: in media su sette anni i costi di personale e i costi stimati per passeggero in partenza ammontano a […] EUR*». Questo importo per passeggero in partenza è stato dimezzato ottenendo un importo per passeggero totale di […] euro.

([84]) Cfr. il considerando (410).

(425) Il piano economico-finanziario Transavia è datato 15 dicembre 2015 ed è pertanto successivo alle date di sottoscrizione dei contratti con Ryanair e AMS del 2003 e del 2005, rispettivamente il 28 gennaio 2003 e il 30 giugno 2005. La Commissione ritiene tuttavia che un investitore operante in un'economia di mercato non avrebbe valutato diversamente i costi di funzionamento incrementali per passeggero a giugno 2005 e a dicembre 2005, ovvero a sei mesi di distanza. È infatti alquanto inverosimile che la struttura dei costi dell'ente di gestione di un aeroporto subisca sostanziali variazioni nel giro di sei mesi. La stima di dicembre 2005 costituisce pertanto un'approssimazione accettabile della valutazione che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe fatto a giugno 2005 per decidere se stipulare i contratti con Ryanair e AMS.

(426) Il contratto del 2003 è stato invece concluso quasi tre anni prima dell'elaborazione del piano economico-finanziario Transavia, ma in questo triennio la struttura del traffico e le attività dell'aeroporto non hanno registrato sostanziali variazioni. Pertanto, in assenza di una migliore alternativa, la Commissione ritiene che il costo di gestione incrementale medio di […] EUR per passeggero, con un'indicizzazione del 2 % rispetto al 2009, sia adeguato anche per l'analisi dell'accordo del 2003.

(427) La Commissione osserva che il costo di gestione incrementale proposto dalla Francia ([…] EUR per passeggero), calcolato come media dei costi di gestione per passeggero registrati nel periodo 2003-2011, è nettamente superiore al costo incrementale per passeggero considerato dalla Commissione, che quest'ultima giudica più pertinente alla luce delle considerazioni di cui sopra.

(428) Per ogni operazione, il costo di gestione incrementale per passeggero viene moltiplicato per il traffico incrementale previsto al fine di determinare, anno per anno, il costo di gestione incrementale totale connesso al contratto.

Presentazione dei risultati relativi ai contratti stipulati con Ryanair e AMS

(429) Avendo quindi determinato per ogni contratto tutte le entrate incrementali e tutti i costi incrementali che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe previsto, la Commissione è in grado di stabilire per ogni contratto, anno per anno e per tutta la durata prevista, i flussi incrementali attesi (entrate meno costi). Questi risultati sono presentati nelle seguenti tabelle dalla 6 alla 11.

(430) La Commissione osserva che, per tutti i contratti e per l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto del 2005 relativo al collegamento Pau-Londra, tutti i flussi incrementali annui sono negativi (come mostrano le tabelle seguenti), nonostante le ipotesi favorevoli a Ryanair considerate dalla Commissione, soprattutto in materia di traffico incrementale e di costi incrementali.

(431) La Commissione nota inoltre che questa conclusione rimarrebbe valida per i contratti del 2007, 2008, 2009 e 2010, anche escludendo del tutto i costi di gestione incrementali e considerando come costi incrementali solo quelli relativi all'acquisto dei servizi di marketing.

(432) Di conseguenza, è chiaro che i contratti e l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto del 2005 per Londra, stipulati dalla CCIPB con Ryanair e AMS e oggetto della presente indagine, conferiscono ognuno un vantaggio economico a favore di Ryanair e/o di AMS. Il vantaggio in questione è selettivo, perché deriva da specifiche disposizioni contrattuali con Ryanair o AMS.

(433) Anche l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto 2007 per il collegamento Pau-Charleroi, con cui l'impegno promozionale veniva portato da […] a […] EUR/anno dal 1º gennaio 2009 senza una modifica delle prestazioni, conferisce un vantaggio selettivo a Ryanair e a AMS, dal momento che la CCIPB non riceve nulla in cambio del pagamento aggiuntivo di […] EUR/anno, né poteva aspettarsi un aumento del traffico.

Tabella 6

Passeggeri («(s)» = stagionale)

Contratto	voli/ settimana	voli/anno	Data di sottoscrizione contratto/i	Data di inizio effettivo	Data di fine effettiva originariamente prevista
Londra 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Contratto	voli/ settimana	voli/anno	Data di sottoscrizione contratto/i	Data di inizio effettivo	Data di fine effettiva originariamente prevista
Londra 2005	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Charleroi 2007	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
Atto aggiuntivo del 2009 al contratto del 2005 per Londra		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
Londra, Charleroi (s) e Beauvais (s) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Tabella 7

Contratto del 2003 relativo al collegamento Pau-Londra

(in EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
numero totale di passeggeri in arrivo e in partenza	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
numero di rotazioni/ anno	338	365	365	365	365	27
diritti di atterraggio	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
diritti per passeggero	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
gettito dell'assistenza a terra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
totale ricavi attività aeronautiche	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[0-99 999]
ricavi attività extra-aeronautiche	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
totale ricavi	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[0-99 999]**
costi di esercizio (personale, acquisti vari ecc.)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
costi di marketing	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(in EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
totale costi	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[0-99 999]**
flussi incrementali (entrate meno costi)	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**

Tabella 8

Contratto del 2005 relativo al collegamento Pau-Londra

(in EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
numero totale di passeggeri in arrivo e in partenza	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
numero di rotazioni/anno	184	365	365	365	365	181
diritti di atterraggio	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
diritti per passeggero	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
gettito dell'assistenza a terra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
totale ricavi attività aeronautiche	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
ricavi attività extra-aeronautiche	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
totale ricavi	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
costi di esercizio (personale, acquisti vari ecc.)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
costi di marketing	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
totale costi	**[300 000-599 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi incrementali (entrate meno costi)	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**

Tabella 9

Atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto di marketing del 30 giugno 2005

(in EUR)

	2009	2010
numero totale di passeggeri in arrivo e in partenza	67 794	33 709
numero di rotazioni/anno	211	105
diritti di atterraggio	*29 173*	*14 795*
diritti per passeggero	*162 706*	*82 519*
gettito dell'assistenza a terra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
totale ricavi attività aeronautiche	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
ricavi attività extra-aeronautiche	[100 000-299 999]	[0-99 999]
totale ricavi	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
costi di esercizio (personale, acquisti vari ecc.)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
costi di marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
totale costi	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
flussi incrementali (entrate meno costi)	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**

Tabella 10

Contratto del 2007 relativo al collegamento Pau-Charleroi

(in EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
numero totale di passeggeri in arrivo e in partenza	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
numero di rotazioni/anno	42	156	156	156	156	114
diritti di atterraggio	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
diritti per passeggero	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
gettito dell'assistenza a terra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
totale ricavi attività aeronautiche	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]

(in EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ricavi attività extra-aeronautiche	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
totale ricavi	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**
costi di esercizio (personale, acquisti vari ecc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
costi di marketing	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
totale costi	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi incrementali (entrate meno costi)	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**

Tabella 11

Contratti del 2008 e del 2009 relativi ai collegamenti Pau-Bristol e contratti del 2010 relativi ai collegamenti Pau-Londra, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais

(in EUR)

	Contratto di Bristol 2008	Contratto di Bristol 2009	Contratto di Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
numero totale di passeggeri in arrivo e in partenza	16 111	18 635	75 463	24 783
numero di rotazioni/anno	50	58	235	77
diritti di atterraggio	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
diritti per passeggero	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
gettito dell'assistenza a terra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
totale ricavi attività aeronautiche	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
ricavi attività extra-aeronautiche	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
totale ricavi	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
costi di esercizio (personale, acquisti vari ecc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(in EUR)

	Contratto di Bristol 2008	Contratto di Bristol 2009	Contratto di Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
costi di marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[1 000 000-1 499 999]	[300 000-599 999]
totale costi	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[1 000 000-1 499 999]**	**[300 000-599 999]**
flussi incrementali (entrate meno costi)	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 1 e - 99 999]**	**[tra - 600 000 e - 999 999]**	**[tra - 100 000 e - 299 999]**

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

(434) La Commissione ricorda che la CCIPB, prima di stipulare il contratto con Transavia relativo al collegamento Pau-Amsterdam, aveva realizzato un piano economico-finanziario («il piano economico-finanziario Transavia»). La Commissione ritiene che questo piano economico-finanziario costituisca un adeguato punto di partenza per applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato al contratto stipulato con Transavia e non ha motivo di mettere in discussione le ipotesi esaminate, tranne che sull'aspetto dell'orizzonte temporale considerato nella valutazione, aspetto che sarà affrontato di seguito.

(435) La Commissione osserva che questo piano economico-finanziario porta a un «risultato finanziario annuo» [analogo ai flussi incrementali (entrate meno costi) dell'analisi dei contratti con Ryanair/AMS] negativo per il periodo 2006-2008 e positivo per il periodo 2009-2012 (cfr. la seguente tabella 12).

(436) Secondo il piano economico-finanziario Transavia, *«è solo nel settimo anno che l'investimento diventa redditizio cumulativamente (si registra un utile sugli investimenti)»*. In altri termini, per calcolare il valore attualizzato netto e, quindi, per verificare se dal punto di vista della redditività dell'aeroporto i flussi positivi della fine del periodo considerato compensano i flussi negativi di inizio periodo, il piano non applica nessun tasso di attualizzazione dei flussi annuali previsti. Il piano economico-finanziario utilizza invece il totale combinato dei flussi senza attualizzazione (cfr. il «risultato cumulativo» della tabella 12), che è negativo per il periodo 2006-2011 ma che diventa positivo nel 2012 ([85]).

(437) La Commissione ha invitato la Francia a realizzare un'analisi in base a informazioni obiettive, note alla CCIPB al momento della stipula del contratto con Transavia, per verificare se un investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, lo avrebbe stipulato.

(438) Ai fini di quest'analisi, la Francia ha preso il «risultato finanziario annuo» del piano economico-finanziario Transavia, ne ha dedotto l'imposta sulle società per gli anni in cui i flussi erano positivi e ha poi utilizzato un tasso di attualizzazione del 6,5 % per calcolare il valore autorizzato netto. Il risultato di quest'analisi è pertanto un valore autorizzato netto di [tra - 100 000 e - 200 000] EUR, calcolato alla data prevista per l'attivazione del collegamento Pau-Amsterdam, ovvero il 26 aprile 2006.

(439) La Francia osserva che sia il piano economico-finanziario Transavia, sia il calcolo della Francia si fondano su una stima di redditività del periodo 2006-2012, eppure le disposizioni contrattuali prevedevano che il contratto sarebbe stato applicato soltanto fino al 2009, senza una clausola di rinnovo automatico. Tuttavia, per i motivi illustrati nei punti da (393) a (397), l'analisi di redditività prevista deve essere riferita al periodo di applicazione del contratto originariamente previsto e non a un periodo più lungo. Questo è dovuto soprattutto al fatto che un investitore ragionevole e prudente operante in un'economia di mercato non può contare, al momento della stipula del contratto,

([85]) La Commissione prende nota del commento della CCIPB nel piano economico-finanziario: *«In termini non cumulativi, non appena le spese di marketing si riducono sensibilmente nel 2009 (quarto anno), il risultato annuo diventa positivo»*. Ciò è dovuto al fatto che, secondo il contratto, i pagamenti di marketing ammontavano nel 3° anno a […] euro per passeggero (con un massimale annuo di […] euro) e dovevano scendere a […] euro per passeggero nel 4° anno (a […] euro nel 5° anno e a […] nel 6° e 7° anno). Cfr. il considerando (84).

sul fatto che quest'ultimo venga rinnovato alle stesse condizioni o in condizioni diverse ([86]). La Commissione osserva che il valore attualizzato netto ricalcolato per il periodo 2006-2009, ottenuto in base ai flussi annuali presentati nel piano economico-finanziario per questi soli anni e utilizzando il tasso di attualizzazione proposto dalla Francia, sarebbe di [tra - 300 000 e - 400 000] EUR.

(440) La Commissione nota tuttavia che il contratto conduce a flussi incrementali annui negativi nel periodo oggetto dell'analisi di redditività (tranne che per il 2009 in cui il flusso incrementale è quasi nullo), il che determina necessariamente un valore attualizzato netto negativo, indipendentemente dal tasso di attualizzazione considerato. Il contratto del 2006 con Transavia implica pertanto un vantaggio economico a favore della suddetta compagnia. Tale vantaggio è selettivo, essendo conferito a una sola impresa.

Tabella 12

Piano economico-finanziario adeguato per il collegamento Amsterdam-Pau con Transavia

(in migliaia di EUR)

Pau — Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Traffico (passeggeri)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Ricavi	Totale (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tasse	di cui — servizi di marketing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Totale (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato finanziario annuo	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato cumulativo		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imposte su società		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Flusso finanziario incrementale dopo imposte su società		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Valore attualizzato netto 2006-2009	[tra - 300 e - 400]							

8.1.1.3. ***Distorsione della concorrenza***

(441) Allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto. Secondo una giurisprudenza costante ([87]), affinché una misura falsi o minacci di falsare la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

(442) Dall'entrata in vigore, il 1º gennaio 1993, della terza fase della liberalizzazione dei trasporti aerei ([88]), nulla impedisce ai vettori aerei dell'Unione di operare collegamenti su rotte intra-UE e di beneficiare dell'autorizzazione di cabotaggio illimitata.

([86]) Un investitore ragionevole e prudente operante in economia di mercato potrebbe anche tenere conto della probabilità di una risoluzione anticipata del contratto. Tale probabilità dipenderebbe dal dettaglio delle clausole di risoluzione del contratto.

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

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

(443) I vantaggi ricevuti da Ryanair, AMS e Transavia, attraverso i vari contratti e atti aggiuntivi oggetto della presente indagine, hanno rafforzato la posizione delle suddette società nei confronti di tutti gli altri vettori aerei dell'Unione in concorrenza effettiva o potenziale con Ryanair e Transavia nei collegamenti in cui esse sono presenti. Questi vantaggi hanno pertanto falsato o minacciato di falsare la concorrenza e hanno inciso sugli scambi all'interno dell'Unione.

8.1.1.4. ***Conclusione***

(444) I vari contratti e atti aggiuntivi stipulati dalla CCIPB con Ryanair, AMS e Transavia oggetto del presente procedimento di indagine formale soddisfano tutti i criteri dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e sono quindi tutti aiuti di Stato.

8.1.2. ILLEGALITÀ DEGLI AIUTI

(445) Queste misure costituiscono aiuti illegali, perché sono state attuate senza la preventiva autorizzazione della Commissione.

8.1.3. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO

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

(447) Inoltre, come risulta dalla giurisprudenza della Corte ([89]), spettava alle autorità francesi indicare su quali basi giuridiche gli aiuti in questione potessero essere considerati compatibili con il mercato interno e dimostrare che le condizione di compatibilità erano soddisfatte. Nella decisione di avvio del procedimento e in una richiesta di informazioni aggiuntive, la Commissione ha pertanto invitato la Francia a indicare le potenziali basi giuridiche di compatibilità, nonché a stabilire se le condizioni di compatibilità applicabili fossero soddisfatte, soprattutto nel caso in cui gli aiuti in questione fossero ritenuti aiuti all'avviamento al momento dell'attivazione di nuovi collegamenti. La Francia non ha tuttavia mai sostenuto che le misure esaminate costituissero aiuti all'avviamento compatibili con il mercato interno, né ha proposto altre basi di compatibilità possibili o argomentazioni su cui potesse fondarsi una dichiarazione di compatibilità di tali aiuti con il mercato interno. Per giunta, nessun terzo interessato ha tentato di dimostrare la compatibilità di questi aiuti con il mercato interno.

(448) La Commissione ritiene tuttavia utile valutare in che modo questi aiuti potrebbero essere dichiarati compatibili per il loro eventuale contributo all'attivazione di nuovi collegamenti o di nuove frequenze. Occorre tuttavia sottolineare che tale esame ha carattere secondario, dal momento che, in assenza di elementi che dimostrino la compatibilità delle misure di aiuto concesse dallo Stato membro o dai terzi interessati, gli aiuti dovrebbero essere dichiarati incompatibili.

(449) I nuovi orientamenti indicano a proposito di questi aiuti che: «*[p]er quanto riguarda gli aiuti all'avviamento a compagnie aeree, la Commissione applica i principi di cui ai presenti orientamenti a tutte le misure di aiuto all'avviamento notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se le misure sono state notificate prima di tale data. In conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, la Commissione applicherà agli aiuti all'avviamento alle compagnie aeree illegalmente concessi le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso. Di conseguenza, essa non applicherà i principi di cui ai presenti orientamenti nel caso di aiuti all'avviamento illegalmente concessi alle compagnie aeree a decorrere dal 4 aprile 2014*» ([90]).

(450) Gli orientamenti del 2005 stabiliscono che: «*[l]a Commissione esaminerà la compatibilità di ogni aiuto al finanziamento di infrastrutture aeroportuali o di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Negli altri casi, li esaminerà in base alle norme applicabili alla data in cui ha avuto inizio l'erogazione dell'aiuto* ([91])».

(451) La Commissione ricorda che gli aiuti in questione sono stati concessi per incentivare l'avviamento di nuovi collegamenti aerei, per aumentare la frequenza su collegamenti esistenti o ancora per mantenere collegamenti che in caso contrario avrebbero potuto essere interrotti. Si tratta pertanto di aiuti al funzionamento volti a promuovere il traffico aereo in partenza da un aeroporto regionale. In tal senso, occorre rammentare che, secondo la prassi decisionale della Commissione, è raro che gli aiuti al funzionamento possano essere considerati compatibili con il mercato interno, in quanto abitualmente alterano le condizioni di concorrenza nei settori in cui sono concessi.

([89]) Cfr. la sentenza della Corte del 28 aprile 1993 nella causa C-364/90, Italia/Commissione (Raccolta 1993, pag. I-02097, punto 20).
([90]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 174.
([91]) Cfr. il punto 85 degli orientamenti del 2005.

8.1.3.1. ***Misure antecedenti all'entrata in vigore degli orientamenti del 2005***

(452) Il contratto del 2003 e i contratti del 2005 sono stati stipulati prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005, il 9 dicembre 2005 ([92]). Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti concessi prima di questa data, il punto 85 degli orientamenti del 2005 e il punto 174 dei nuovi orientamenti rimandano alle regole applicabili al momento in cui l'aiuto è stato concesso.

(453) Prima degli orientamenti del 2005, la Commissione aveva adottato gli orientamenti del 1994 ([93]), che tuttavia non analizzavano nello specifico la questione degli aiuti al funzionamento volti a promuovere il traffico aereo in partenza dagli aeroporti regionali. Questa problematica si è, infatti, manifestata gradualmente in seguito alla crescente congestione di alcuni grandi aeroporti europei e allo sviluppo dell'attività delle compagnie aeree a basso costo, che nel 1994 non erano ancora una realtà. La Commissione ritiene pertanto che nemmeno gli orientamenti del 1994 possano essere applicati al caso di specie. Essa deve pertanto valutare la compatibilità degli aiuti in questione direttamente in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

(454) A tale proposito è opportuno notare che la valutazione della Commissione su questo tipo di aiuti di Stato si è perfezionata nel tempo mantenendo comunque inalterati alcuni punti derivanti dai principi generali che regolano la compatibilità degli aiuti conformemente al suddetto articolo del trattato.

(455) Ad esempio, nella decisione relativa all'aeroporto di Manchester di giugno 1999 ([94]), la Commissione aveva considerato compatibili con le norme sugli aiuti di Stato alcune riduzioni di tasse aeroportuali concesse in modo non discriminatorio e limitato nel tempo a titolo di misure per promuovere nuove rotte.

(456) Successivamente, nella decisione di febbraio 2004 relativa all'aeroporto di Charleroi ([95]), la Commissione aveva spiegato che: *«[g]li aiuti al funzionamento destinati a promuovere l'avvio di nuovi collegamenti aerei o l'intensificazione di alcune frequenze possono rappresentare uno strumento necessario allo sviluppo dei piccoli aeroporti regionali, nella misura in cui possono effettivamente convincere le imprese interessate a correre il rischio di investire nell'apertura di nuovi collegamenti. Tuttavia, per poter considerare tali aiuti compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, occorre verificare che siano necessari e proporzionati rispetto all'obiettivo perseguito e che non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune»*. La Commissione aveva allora individuato alcune condizioni che andavano soddisfatte per poter dichiarare compatibili questi aiuti al funzionamento, ovvero in particolare:

— l'aiuto deve contribuire all'obiettivo di interesse comunitario di sviluppare un aeroporto regionale attraverso un netto aumento del traffico su nuove rotte ([96]);

— l'aiuto deve essere necessario, ovvero non deve essere destinato a una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile ([97]);

— l'aiuto deve avere un effetto incentivante, deve cioè contribuire a sviluppare un'attività che dopo un certo periodo è destinata a diventare redditizia, il che implica che la durata dell'aiuto sia limitata ([98]);

— l'aiuto deve essere proporzionale, in altri termini l'importo deve essere legato al netto aumento del traffico ([99]);

— l'aiuto deve essere stato concesso in modo trasparente e non discriminatorio e non deve cumularsi con altri tipi di aiuti.

([92]) Cfr. la nota 18.
([93]) Orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).
([94]) Cfr. la decisione NN 109/98 del 14 giugno 1999 intitolata «Regno Unito, *Manchester Airport*».
([95]) Decisione 2004/393/CE concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1). Questa decisione è stata annullata dalla sentenza del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, Ryanair Ltd/Commissione (sentenza «Charleroi»), Raccolta 2008, pag. II-3643. Essa testimonia tuttavia gli sviluppi della valutazione della Commissione sugli aiuti in questione.
([96]) Cfr. i punti 283-297.
([97]) Cfr. i punti 288-309.
([98]) Cfr. i punti 311-317.
([99]) Cfr. i punti 318-325.

(457) Gli orientamenti del 2005 e i nuovi orientamenti hanno articolato questi principi di compatibilità in modo preciso. Ciò nondimeno, gli aiuti al funzionamento concessi alle compagnie aeree possono essere dichiarati compatibili dalla Commissione se essi contribuiscono allo sviluppo di aeroporti minori mediante un netto aumento del traffico su nuove rotte, se l'aiuto è necessario, ovvero non riguarda una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile ([100]), se l'aiuto è limitato nel tempo e se il collegamento per il quale esso è concesso è destinato a diventare redditizio ([101]), se l'importo è legato allo sviluppo netto del traffico, se l'aiuto è concesso in modo trasparente e non discriminatorio e se esso non si cumula con altri tipi di aiuti ([102]).

(458) A tale proposito, la Commissione aveva indicato al punto 140 della decisione di estensione che avrebbe esaminato la compatibilità di queste misure alla luce dei cinque criteri cumulativi suindicati. Si noti che l'applicazione di questi criteri non è stata contestata né dalla Francia né dalle altre parti interessate.

(459) In conclusione, la Commissione ritiene che nel caso di specie sia opportuno esaminare la compatibilità del contratto del 2003 e dei contratti del 2005 alla luce dei principi generali suesposti.

Contributo allo sviluppo di aeroporti minori attraverso un netto aumento del traffico su nuove rotte

(460) Nel periodo 2003-2005 il traffico dell'aeroporto di Pau era di circa 700 000 passeggeri annui. La Commissione ritiene che all'epoca fosse un aeroporto minore.

(461) Per quanto riguarda la nuova rotta Pau-Londra Stansted, secondo la Commissione, il contratto del 2003 riguardava l'attivazione di un nuovo collegamento destinato a comportare un netto aumento del traffico. I contratti del 2005 riguardavano invece la prosecuzione della stessa rotta a due anni dalla sua attivazione, ma senza un incremento della frequenza. Di conseguenza, la Commissione ritiene che i contratti del 2005 non soddisfino la condizione relativa al netto aumento di traffico.

L'aiuto non riguarda una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile

(462) Quando Ryanair ha attivato nel 2003 la rotta Pau-Londra Stansted, nessun'altra compagnia aerea operava questo collegamento.

(463) Per contro, i contratti del 2005 riguardavano il collegamento Pau-Londra Stansted, che era già operato da Ryanair da quasi due anni nell'ambito del contratto del 2003, con la stessa frequenza del contratto del 2003. La Commissione ritiene pertanto che i contratti del 2005 non rispettino la condizione di cui sopra.

L'aiuto deve essere limitato nel tempo e riguardare una rotta destinata a diventare redditizia

(464) La Commissione nota che, nonostante l'invito rivolto alla Francia in tal senso, essa non ha fornito nessuno studio di redditività presentato da Ryanair per giustificare la fondatezza della concessione degli aiuti risultanti dai contratti in questione in merito al collegamento Pau-Londra oggetto dei contratti del 2003 e del 2005. Dagli elementi del fascicolo emerge pertanto che le autorità che hanno concesso gli aiuti in questione non avevano una chiara prospettiva della possibilità che il collegamento Pau-Londra diventasse redditizio senza aiuti a più o meno breve termine. La Commissione sottolinea in tal senso che gli studi presentati dalle autorità francesi sulle ricadute economiche dei collegamenti aerei operati da Ryanair analizzano gli impatti che tali collegamenti possono esercitare sullo sviluppo della regione, ma non includono proiezioni sulla redditività futura di queste linee o su quella di altre eventuali linee attivate da Ryanair in futuro. Al contrario, l'analisi dei vari contratti stipulati con Ryanair dimostra che gli aiuti concessi a Ryanair per questi collegamenti sono stati aumentati nel tempo, anche dopo la risoluzione dei contratti del 2003 e del 2005, proprio per garantire a Ryanair una redditività sufficiente per poterli mantenere.

(465) In subordine, la Commissione osserva che, benché queste misure siano state limitate nel tempo, la durata quinquennale prevista da ogni contratto non era né necessaria né proporzionale ai costi sostenuti per l'attivazione di un nuovo collegamento aereo, dato che nel settore aereo una durata contrattuale inferiore a tre anni è solitamente sufficiente ([103]).

([100]) Cfr. i punti 71-75 e il punto 79, lettere b) e c) degli orientamenti del 2005 e i punti 139, 140, 141 e 151 dei nuovi orientamenti.
([101]) Cfr. il punto 79, lettere b), c) e i) degli orientamenti del 2005 e il punto 147 dei nuovi orientamenti.
([102]) Cfr. il punto 79, lettere g) e h) e il punto 80 degli orientamenti del 2005 e i punti 150, 152 e 153 dei nuovi orientamenti.
([103]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 147.

(466) La Commissione ritiene pertanto che né il contratto del 2003 né i contratti del 2005 soddisfino il criterio secondo cui le misure devono essere limitate nel tempo e riguardare rotte destinate a diventare redditizie.

L'importo deve essere legato al netto aumento del traffico

(467) Il contratto del 2003 era legato all'introduzione di un nuovo collegamento aereo quotidiano tra Pau e Londra per il quale la Commissione ritiene che fosse possibile prevedere (cfr. la tabella 7) un numero di passeggeri totale annuo di 117 275. Questo contratto era quindi legato a un netto aumento del numero di passeggeri, dal momento che questa linea non esisteva in precedenza.

(468) Per contro, i contratti del 2005 non erano legati all'introduzione di un nuovo collegamento aereo, ma riguardavano la continuazione del collegamento preesistente Pau-Londra, senza un aumento delle frequenze. Secondo la Commissione, gli importi di aiuto risultanti dai contratti del 2005 non erano quindi legati a un netto aumento del traffico.

L'aiuto deve essere stato concesso in modo trasparente e non discriminatorio e non deve cumularsi con altri tipi di aiuti

(469) Interpellate sul rispetto della condizione di attribuzione trasparente e non discriminatoria, le autorità francesi hanno citato soltanto le pubblicazioni effettuate dalla CCIPB nel 2007 e nel 2009, successive ai contratti del 2003 e del 2005, e quindi non pertinenti per la presente analisi. Dall'intero fascicolo emerge che i contratti del 2003 e del 2005 sono stati negoziati bilateralmente, in modo non trasparente e senza un processo che potesse garantire l'assenza di discriminazione (es. gara d'appalto pubblica). Di conseguenza, gli aiuti in questione non soddisfano il criterio della trasparenza e dell'assenza di discriminazione.

Conclusione

(470) Da quanto precede risulta che la Commissione ritiene che il contratto del 2003 e i contratti del 2005 costituiscano aiuti illegali incompatibili con il mercato interno.

8.1.3.2. ***Misure successive all'entrata in vigore degli orientamenti del 2005***

(471) La Commissione applica gli orientamenti del 2005 ai contratti stipulati dopo la loro entrata in vigore.

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

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

(474) Come per le misure antecedenti all'entrata in vigore degli orientamenti del 2005, la Commissione nota che né la Francia né i terzi interessati hanno dimostrato la compatibilità di questi aiuti con il mercato interno in base agli orientamenti del 2005 o a qualsiasi altra base giuridica.

(475) Considerate le condizioni stabilite al punto 79 degli orientamenti del 2005, lettere da a) a l), la Commissione osserva quanto riportato nei punti da (476) a (480).

(476) Alcuni criteri sono rispettati, come quelli indicati nelle lettere a) e b) del punto 79 degli orientamenti del 2005, che riguardano il possesso di una licenza d'esercizio da parte della compagnia aerea e la categoria dell'aeroporto.

(477) Il criterio di cui alla lettera h) (Attribuzione non discriminatoria) del punto 79 degli orientamenti del 2005 prevede che: «*l'ente pubblico che intenda erogare ad una compagnia, sia attraverso un aeroporto che senza il suo tramite, aiuti all'avviamento di una nuova rotta è tenuto a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi*». La Commissione osserva che nella fattispecie i contratti sono stati negoziati direttamente con le compagnie aeree interessate e senza pubblicità. Si tratta pertanto di un'attribuzione senza procedura di gara, considerando che per beneficiare dell'aiuto di avviamento altre compagnie aeree potenzialmente interessate avrebbero potuto candidarsi per gestire nelle stesse condizioni le rotte in questione.

(478) La Commissione nota tuttavia che nel 2007 e nel 2009 la CCIPB aveva pubblicato alcuni annunci sul giornale *Air & Cosmos* ([104]) invitando le compagnie aeree interessate a sviluppare nuovi servizi in cambio di un aiuto all'avviamento. La Francia ha tuttavia fatto sapere che queste procedure non avevano avuto seguito e che la CCIPB era stata indotta a «*trattare direttamente con alcune compagnie*». Di conseguenza, gli aiuti illegali individuati nella presente indagine non scaturiscono dalla pubblicazione degli inviti di cui sopra, ma da trattative bilaterali. La condizione di cui alla lettera k) non risulta quindi soddisfatta.

(479) Per quanto riguarda la condizione di cui alla lettera i) (Piano economico-finanziario che dimostri la redditività e analisi di impatto della nuova rotta sulle linee concorrenti) del punto 79 degli orientamenti del 2005, la Commissione ha invitato le autorità francesi a indicare se questi piani fossero stati realizzati ed eventualmente a trasmetterne delle copie. Né le autorità francesi né i terzi interessati hanno dichiarato l'esistenza di tali piani economico-finanziari. La condizione della lettera i) non è pertanto soddisfatta.

(480) Per quanto riguarda il criterio di cui alla lettera j) (Pubblicità) del punto 79 degli orientamenti del 2005, essa prevede che le pubbliche autorità interessate provvedano a pubblicare l'elenco delle rotte sovvenzionate indicando per ciascuna di esse la fonte di finanziamento pubblico, la compagnia beneficiaria, l'importo degli aiuti erogati e il numero di passeggeri interessati. Nella fattispecie, la Francia ha confermato che l'elenco delle rotte e delle compagnie beneficiarie di incentivi finanziari o di pagamenti di marketing non è stato pubblicato tutti gli anni. Il criterio di cui alla lettera j) del punto 79 degli orientamenti del 2005 non è quindi rispettato.

Conclusione

(481) Tutti i contratti e gli atti aggiuntivi stipulati dalla CCIPB con Ryanair, AMS e Transavia, oggetto del procedimento di indagine formale, costituiscono aiuti di Stato illegali incompatibili con il mercato interno.

8.2. *MISURE A FAVORE DELL'ENTE DI GESTIONE DELL'AEROPORTO*

(482) Tra il 2000 e il 2010 la CCIPB ha ricevuto da diverse autorità pubbliche sovvenzioni all'investimento per un totale di circa 17,8 milioni di EUR. Essa ha inoltre ricevuto una sovvenzione di 3,521 milioni di EUR destinata a coprire i costi che, secondo le autorità francesi, rientrano tra i compiti di competenza dello Stato eseguiti dall'aeroporto (di seguito «le sovvenzioni relative alle competenze dello Stato») ([105]).

8.2.1. ESISTENZA DI UN AIUTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE

(483) Secondo l'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».

(484) Perché una misura sia considerata aiuto di Stato, è necessario che siano rispettate le seguenti condizioni cumulative: 1) la misura in questione sia finanziata mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato; 2) essa conferisca un vantaggio economico; 3) questo vantaggio sia selettivo; 4) la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri e 5) il beneficiario sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, il che presuppone che eserciti un'attività economica.

(485) Per stabilire se le sovvenzioni di cui ai punti da (88) a (108) costituiscano aiuti di Stato, è innanzitutto necessario verificare se il loro beneficiario (l'ente di gestione dell'aeroporto di Pau) esercitava un'attività economica nel momento in cui tali aiuti sono stati concessi. La Commissione esaminerà questo aspetto prima di analizzare, nell'ordine, le sovvenzioni relative alle competenze dello Stato e poi le sovvenzioni all'investimento, per stabilire se esse costituiscano aiuti di Stato.

8.2.1.1. ***Nozione di impresa e di attività economica***

(486) Come illustrato dalla Commissione nei nuovi orientamenti ([106]), a partire dalla sentenza «Aéroports de Paris» (12 dicembre 2000), la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato. Per contro, prima di questa sentenza, a causa dell'incertezza esistente all'epoca, le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali non costituisse un aiuto di Stato e che tali misure non dovessero pertanto essere notificate alla Commissione. Ne consegue che, in base alle norme sugli aiuti di Stato, la Commissione non può oggi contestare le misure di finanziamento concesse prima della sentenza «Aéroports de Paris» (12 dicembre 2000).

([104]) Cfr. il considerando 132.
([105]) Cfr. la tabella 3.
([106]) Cfr. i punti 28 e 29.

(487) Per giunta, come indicato sempre nei nuovi orientamenti ([107]), non tutte le attività poste in essere da un aeroporto sono necessariamente attività di natura economica. Le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

(488) Secondo la tabella 4, le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e 2009 sono servite a finanziare investimenti relativi alla pista di rullaggio, alla pista, all'illuminazione e al parcheggio. Queste infrastrutture e attrezzature sono oggetto di un utilizzo commerciale da parte della CCIPB, che è l'ente di gestione dell'aeroporto e che fattura spese agli utenti di queste attività. Questi investimenti sono inerenti all'attività commerciale del gestore dell'aeroporto e le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e 2009 sono pertanto andate a vantaggio di attività economiche. Tali sovvenzioni sono peraltro state concesse dopo il 12 dicembre 2000. Secondo le nozioni di impresa e di attività economica, esse possono pertanto rientrare nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

(489) Al contrario, le sovvenzioni all'investimento concesse nel 1999 e nel 2000 (cfr. la tabella 4), servite a finanziare investimenti relativi alle aerostazioni merci e passeggeri, alle attrezzature da pista e alla centrale di cogenerazione, sono state concesse prima del 12 dicembre 2000. Di conseguenza, la Commissione non deve esaminare queste misure nell'ambito della presente decisione.

(490) Per quanto riguarda le sovvenzioni versate dal Consiglio generale dei Pirenei Atlantici tra il 2000 e il 2005 per il rimborso del capitale di un prestito sottoscritto dalla CCIPB per 779 000 EUR ([108]), esse rientrano in un protocollo sul piano di finanziamento dell'aeroporto di Pau, sottoscritto il 5 novembre 1990, che conteneva un impegno irrevocabile delle autorità pubbliche a rimborsare il debito in questione. Dal momento che questo protocollo è precedente alla sentenza «Aéroports de Paris», la Commissione non deve esaminare i versamenti effettuati in applicazione di questo protocollo ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.

(491) Nella sezione 8.2.1.2 la Commissione esamina in che modo le sovvenzioni relative alle competenze dello Stato sono effettivamente servite a finanziare attività che di norma sono di responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici.

8.2.1.2. ***Sovvenzioni relative a competenze dello Stato***

(492) Come indicato nella tabella 3, l'oggetto del procedimento di indagine formale include sia sovvenzioni del fondo FIATA sia sovvenzioni servite a finanziare investimenti vari come tomografi, locali e veicoli del servizio di sicurezza e antincendio degli aeromobili (SSLIA) ([109]). Queste sovvenzioni sono state concesse in applicazione del sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi, descritto nella sezione 4.3.2.

(493) Come precedentemente ricordato, secondo i nuovi orientamenti e la giurisprudenza, le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato. Secondo i nuovi orientamenti, attività come il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ([110]).

(494) I nuovi orientamenti precisano inoltre che «il finanziamento pubblico di dette attività non economiche non costituisce un aiuto di Stato, ma deve essere strettamente limitato alla compensazione dei costi che esse comportano» e «non deve comportare indebite discriminazioni tra aeroporti». In merito a questa seconda condizione, gli orientamenti precisano che quando è considerato normale in un determinato ordinamento giuridico che alcuni aeroporti civili debbano sostenere determinati costi inerenti alla loro gestione mentre altri aeroporti non hanno tale onere, ai secondi può essere concesso un vantaggio competitivo, indipendentemente dalla circostanza che tali costi siano connessi ad un'attività che in generale è considerata di natura non economica ([111]).

([107]) Cfr. i punti 34 e 35.
([108]) Cfr. la penultima riga della tabella 3.
([109]) Cfr. la prima e la seconda riga della tabella 3.
([110]) Cfr. il punto 35.
([111]) Cfr. i punti 36 e 37.

(495) Le attività finanziate dal sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi, sistema descritto nella sezione 4.3.2, si riferiscono alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita ([112]), ai servizi di polizia ([113]), ai servizi di soccorso e antincendio ([114]), alla sicurezza del traffico aereo ([115]) e alla tutela dell'ambiente umano e naturale ([116]). Queste attività possono legittimamente essere considerate di responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici. Pertanto, la Francia può legittimamente considerare questi compiti come rientranti nella sfera di competenza dello Stato, quindi non di natura economica, a norma del diritto sugli aiuti di Stato. Ne consegue che essa può prevedere anche un finanziamento pubblico destinato a compensare i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per l'esecuzione di questi compiti, nella misura in cui la legislazione nazionale pone tale esecuzione a loro carico e a condizione che questo finanziamento non dia luogo a sovracompensazioni, né a discriminazioni tra aeroporti.

(496) Orbene, quanto descritto nella sezione 4.3.2 evidenzia che il sistema previsto dalla legislazione francese si basa su rigidi meccanismi di controllo dei costi, sia *a priori* che *a posteriori*, che fanno sì che i gestori aeroportuali ricevano attraverso la tassa aeroportuale e la misura integrativa solo le somme strettamente necessarie alla copertura dei costi.

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

(498) Ne consegue che i finanziamenti ricevuti dai gestori degli aeroporti francesi in applicazione di questo sistema non costituiscono aiuti di Stato.

(499) Pertanto, le sovvenzioni relative alle competenze dello Stato di cui alla seconda e alla terza riga della tabella 3, che sono servite a finanziare investimenti destinati alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e ai servizi di soccorso e antincendio degli aeromobili, non costituiscono aiuti di Stato.

8.2.1.3. ***Sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e nel 2009***

(500) Resta da valutare se le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e nel 2009 costituiscono aiuti di Stato. Esse sono riportate nella seguente tabella 13.

Tabella 13

Investimenti e sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009

(in milioni di EUR)

Enti erogatori delle sovvenzioni all'investimento	Anno di concessione	Tipo di investimenti	Importo totale versato (in milioni di euro)	Importo totale dell'investimento (in milioni di euro)
Consiglio generale dei Pirenei Atlantici Consiglio regionale dell'Aquitania Unione europea (FESR)	2004	Lavori pista di rullaggio	1,6	2,6

([112]) Rientrano in questa categoria il controllo dei bagagli registrati, dei passeggeri e dei bagagli a mano e il controllo degli accessi comuni alla zona riservata.
([113]) Fa parte di questa categoria il controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica.
([114]) Come indicato al considerando 493, queste tre categorie sono esplicitamente citate nei nuovi orientamenti come esempi di attività non di natura economica.
([115]) Questa categoria comprende la prevenzione del rischio rappresentato dalla fauna selvatica.
([116]) Le misure di controllo ambientale rientrano in questa categoria.

(in milioni di EUR)

Enti erogatori delle sovvenzioni all'investimento	Anno di concessione	Tipo di investimenti	Importo totale versato (in milioni di euro)	Importo totale dell'investimento (in milioni di euro)
Sindacato misto dell'aeroporto di Pau Pyrénées	2009	Rifacimento pista e illuminazione Ampliamento parcheggio	4,1	5,1
Totale			5,8	7,7

Risorse statali e imputabilità allo Stato

(501) Il Consiglio generale dei Pirenei Atlantici ha concesso alla CCIPB sovvenzioni finanziate con risorse del dipartimento dei Pirenei Atlantici, un ente territoriale decentrato. È opportuno ricordare che si tratta di risorse statali. Le risorse degli enti territoriali sono, infatti, considerate risorse statali a norma dell'articolo 107 del TFUE ([117]). Tra l'altro, le decisioni adottate da questi enti sono imputabili allo Stato allo stesso titolo delle misure prese dal potere centrale ([118]).

(502) Le stesse considerazioni valgono per le sovvenzioni ricevute dal Consiglio regionale dell'Aquitania e dal sindacato misto, essendo quest'ultimo un gruppo di enti locali interamente controllato dalle stesse.

(503) Per giunta, i lavori della pista di rullaggio sono stati in parte finanziati dal FESR. Orbene, un finanziamento del FESR è considerato un finanziamento costituito da risorse statali ed è imputabile allo Stato, perché il suo vantaggio è concesso sotto il controllo dello Stato membro interessato ([119]).

(504) Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 sono pertanto state finanziate interamente con risorse statali e sono imputabili allo Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Vantaggio selettivo per il gestore dell'aeroporto

(505) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, è opportuno stabilire se l'impresa beneficiaria gode di un vantaggio economico che le consente di non dover sostenere i costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle sue risorse finanziarie proprie, se essa gode di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([120]) o se la misura in questione può essere considerata una compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico conformemente alle condizioni della sentenza *Altmark* ([121]).

(506) In merito a quest'ultimo punto, è innanzitutto opportuno notare che la Francia non ha chiaramente indicato di ritenere che il gestore dell'aeroporto di Pau fosse incaricato della fornitura di un effettivo servizio di interesse generale. Nei suoi commenti sulla decisione di estensione del procedimento, la Francia si è accontentata di indicare a tale proposito che: «*in assenza di una base giuridica chiaramente applicabile all'epoca [(prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005)], le autorità francesi hanno legittimamente ritenuto che i finanziamenti di infrastrutture aeroportuali allora decisi costituissero una misura di assetto territoriale, che questo aeroporto avesse complessivamente un compito di interesse economico generale e che tale compito non rientrasse nel regime degli aiuti di Stato* ([122])».

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

([118]) Sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002 nelle cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-140/99 (Raccolta 2002, pag. II-1330, punto 142).

([119]) Per quanto riguarda la qualifica delle risorse del FESR come aiuto di Stato, si veda ad esempio la decisione della Commissione nel caso N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, punto 29 e la decisione della Commissione nel caso N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, punti 69 e 70.

([120]) Sentenza della Corte del 14 febbraio 1990 nella causa C-301/87, Francia/Commissione (Raccolta 1990, pag. I-307, punto 41).

([121]) Sentenza della Corte del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark («Altmark»)* (Raccolta 2003, pag. I-7747).

([122]) Cfr. il punto 13(1).

(507) La Francia ha inoltre aggiunto che: «*le autorità francesi ritengono che gli aeroporti con meno di un milione di passeggeri annui debbano essere complessivamente ritenuti SIEG, considerata l'importanza del loro ruolo in materia di pianificazione territoriale, di sviluppo economico e sociale per la loro regione e di integrazione delle loro attività. Esse ritengono inoltre che questi aeroporti abbiano un impatto limitato sul mercato comune e che, quindi, i finanziamenti di cui hanno beneficiato non dovrebbero essere considerati aiuti di Stato o che dovrebbero essere dichiarati compatibili con il mercato comune ed esenti dall'obbligo di notifica, conformemente alla decisione della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE (divenuto articolo 106 del TFUE) agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale, che era in vigore fino al 20 dicembre 2011* ([123])».

(508) In ogni caso, la Commissione ritiene che queste giustificazioni siano insufficienti per concludere che il gestore dell'aeroporto di Pau è incaricato della gestione di un effettivo servizio di interesse economico generale. Come indicato nei nuovi orientamenti ([124]), la Commissione ritiene possibile che la gestione complessiva di un aeroporto, in casi ben giustificati, venga considerata un servizio di interesse economico generale. Tuttavia la Commissione ritiene che ciò possa avvenire soltanto nel caso in cui parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

(509) Alla luce di questo principio, non è possibile presumere che la gestione di qualsiasi aeroporto francese con meno di un milione di passeggeri annui costituisca un effettivo servizio di interesse economico generale. Spetta alla Francia valutare la situazione specifica di ciascun aeroporto appartenente a questa categoria e presentare tale analisi alla Commissione, se essa desidera sostenere la tesi che la gestione di questo aeroporto costituisce un servizio di interesse economico generale. Solo in queste condizioni la Commissione potrebbe verificare, caso per caso, che la Francia non abbia commesso un errore manifesto di valutazione attribuendo all'aeroporto in questione la qualifica di servizio di interesse economico generale.

(510) Nella fattispecie, non è stata fornita nessuna analisi specifica di questo tipo in merito all'aeroporto di Pau. Inoltre, considerata la vicinanza dell'aeroporto di Tarbes, situato a 50 km e a meno di 40 minuti di viaggio, non è possibile affermare che senza l'aeroporto di Pau parte dell'area potenzialmente servita da quest'aeroporto resterebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale. Sostenere questa tesi significherebbe commettere un errore manifesto di valutazione della qualifica.

(511) Secondo la Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ([125]), perché la prima condizione della sentenza *Altmark* sia soddisfatta, la missione di servizio pubblico deve essere conferita mediante un atto o insieme di atti che, a seconda della legislazione degli Stati membri, può assumere la forma di un atto legislativo o regolamentare o di un contratto. Inoltre, tale atto o insieme di atti deve almeno precisare l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, l'impresa e, se del caso, il territorio interessati, la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa dall'autorità in questione, i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione e le modalità per evitare le sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero. Gli unici atti presentati dalla Francia, e che potrebbero eventualmente soddisfare questo requisito, sono il decreto del 1965 ([126]) e i suoi atti aggiuntivi, in quanto impongono alla CCIPB vari obblighi in materia di utilizzo (anche su alcuni punti come orari di apertura o parità di trattamento degli utenti), conservazione, manutenzione e allestimento per una durata ben precisa. Nessuno di questi atti stabilisce tuttavia le modalità di calcolo e di revisione di un eventuale meccanismo di compensazione finanziaria.

(512) Alla luce degli elementi del fascicolo, la Commissione ritiene che la gestione dell'aeroporto di Pau non possa essere considerata un effettivo servizio di interesse economico generale.

(513) Anche supponendo che lo sia, le sovvenzioni all'investimento oggetto della presente indagine non rispetterebbero le condizioni cumulative della sentenza *Altmark*, perché si tratta di sovvenzioni puntuali versate in diversi periodi per coprire costi di investimento che si sono rivelati necessari in quei periodi. Queste sovvenzioni non dipendono pertanto da un meccanismo di compensazione stabilito in modo obiettivo, trasparente ed ex ante, ovvero quando le autorità pubbliche hanno affidato alla CCIPB la gestione dell'aeroporto o in occasione di atti di rinnovo o di precisazione delle modalità di tale gestione. Le sovvenzioni in questione non soddisfano quindi la seconda condizione della sentenza *Altmark*, che prevede che: «*i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti*» ([127]).

([123]) Cfr. il punto 13(3).
([124]) Cfr. il punto 72.
([125]) GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 52.
([126]) Cfr. il punto 27.
([127]) Cfr. la sentenza *Altmark*, cit. alla nota 121, punto 90.

(514) Nella misura in cui le sovvenzioni all'investimento in questione non soddisfano le condizioni della sentenza *Altmark*, resta da verificare, come precedentemente indicato, se esse sono state concesse in normali condizioni di mercato.

(515) A tale proposito è opportuno ricordare che «*i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato*» ([128]).

(516) Per stabilire se le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 siano state concesse in normali condizioni di mercato, è opportuno sottoporle al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. In particolare, si tratta di valutare se al momento della loro concessione gli enti pubblici potevano sperare di trarne un qualche vantaggio economico, escludendo da quest'analisi i benefici previsti sul fronte dello sviluppo economico locale.

(517) Nella fattispecie, la Commissione osserva innanzitutto che l'aeroporto è gestito dalla CCIPB nell'ambito di una concessione con scadenza nel 2015. La proprietà di questo aeroporto, inizialmente detenuto dallo Stato, è stata trasferita al sindacato misto il 1º gennaio 2007; la CCIPB non è quindi proprietaria dei terreni e delle infrastrutture.

(518) A proposito delle sovvenzioni all'investimento, la CCIPB ha affermato nei suoi commenti che: «*questi versamenti corrispondono a investimenti realizzati dai proprietari dell'infrastruttura aeroportuale per la sua manutenzione e il suo miglioramento; questi investimenti sono pertanto realizzati a esclusivo vantaggio dei loro proprietari, ma le somme versate non conferiscono nessun vantaggio economico alla CCIPB in quanto ente di gestione dell'aeroporto*» (note omesse). La CCIPB aggiunge che: «*nel versare sovvenzioni all'investimento, l'autorità concedente e gli enti pubblici intervengono normalmente in qualità di proprietari delle infrastrutture aeroportuali nell'ambito della concessione di area pubblica attrezzata per effettuare lavori di messa a norma, manutenzione e miglioramento del servizio pubblico aeroportuale, al fine di valorizzare il loro stesso patrimonio. Sono quindi investimenti di responsabilità del proprietario dell'area pubblica attrezzata e non del suo ente di gestione*».

(519) Dagli elementi del fascicolo emerge tuttavia che, nell'economia della concessione, spetta alla CCIPB e non al proprietario pubblico finanziare gli investimenti necessari. In tal senso, il decreto del 1965 sull'introduzione della concessione affida chiaramente al concessionario l'installazione, l'allestimento e la manutenzione delle opere, degli edifici, degli impianti e delle attrezzature. La Francia lo ha confermato dichiarando che: «*gli investimenti necessari alla messa a norma, alla ristrutturazione, alla manutenzione, all'ampliamento o all'ammodernamento dell'aeroporto spettano pertanto al concessionario*».

(520) La Francia ha notato al riguardo che l'atto aggiuntivo dell'8 novembre 2001 («il terzo atto aggiuntivo») al decreto del 1965 non aveva messo in discussione l'economia della concessione, soprattutto in merito alla copertura degli investimenti legati alla manutenzione e alla ristrutturazione dell'aeroporto. La Francia ha inoltre osservato che nemmeno l'atto aggiuntivo del 3 marzo 2010 («il quarto atto aggiuntivo»), stipulato tra il sindacato misto e la CCIPB in seguito al trasferimento di proprietà avvenuto nel 2007, aveva messo in discussione l'economia della concessione e, al pari dei precedenti atti aggiuntivi, poneva a carico del concessionario gli investimenti necessari alla sua attività ([129]).

(521) Come mostra l'esame del decreto del 1965 e dei suoi atti aggiuntivi, come conferma la Francia e al contrario di quanto suggerisce la CCIPB, è a quest'ultima che spetta il compito di realizzare e di finanziare investimenti come quelli oggetto delle suddette sovvenzioni all'investimento.

(522) D'altra parte, concedendo sovvenzioni all'investimento nel 2004 e nel 2009 i vari enti pubblici interessati non potevano aspettarsi un rendimento dell'investimento tale da soddisfare un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi ad agire al loro posto. I terreni e le infrastrutture appartenevano, infatti, nel 2004 allo Stato e nel 2009 al sindacato misto. Orbene, per questi due proprietari pubblici l'unica entrata generata dall'aeroporto di Pau era un diritto demaniale minimo di 100 franchi/anno fino al 2010 e da quella data portato a 100 EUR/anno. Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non hanno condotto a un innalzamento di questo diritto demaniale, il cui importo è stato fissato dal decreto del 1965 e rivisto da alcuni suoi atti aggiuntivi. Quindi né lo Stato né il sindacato misto potevano aspettarsi, in quanto proprietari, che le sovvenzioni all'investimento concesse, rispettivamente, nel 2004 e nel 2009, dessero luogo a un rendimento tangibile, almeno fino alla scadenza della concessione prevista nel 2005. Per giunta, nessun elemento del fascicolo lascia intendere che lo Stato o il sindacato

([128]) Sentenza «Stardust Marine» del 16 maggio 2002, cit. alla nota 36, punto 69.

([129]) Il quarto atto aggiuntivo precisa il regime dei «beni di ritorno» della concessione, che comprendono tutti i beni mobili e immobili messi a disposizione del concessionario dall'autorità concedente. I beni di ritorno includono terreni, opere, edifici, impianti, reti e opere intellettuali necessari alla gestione dell'aeroporto, ristrutturati o introdotti dal concessionario durante la concessione, nonché i beni mobili necessari alla gestione dell'aeroporto, ristrutturati o introdotti dal concessionario durante la concessione. In base al quarto atto aggiuntivo, questi beni devono tornare obbligatoriamente e gratuitamente all'autorità concedente in perfette condizioni di manutenzione, alla scadenza del contratto di concessione. Il quarto atto aggiuntivo precisa inoltre che, al termine della concessione, l'autorità concedente dovrà farsi carico degli interessi annui e delle quote di ammortamento dei prestiti regolarmente contratti dal concessionario per realizzare l'infrastruttura della concessione e che essa rimborserà al concessionario gli anticipi versati da quest'ultimo con le proprie risorse oppure il valore non ammortizzato degli impianti realizzati con queste risorse proprie, se il rimborso non è stato effettuato con imputazione al capitale circolante dell'aeroporto. Queste disposizioni finanziarie, applicabili a fine concessione, non mettono in discussione il fatto che l'onere degli investimenti necessari al funzionamento dell'aeroporto deve essere sostenuto dal concessionario nel momento in cui gli investimenti sono realizzati.

misto avessero previsto, rispettivamente nel 2004 e nel 2009, una valorizzazione degli attivi dovuta a queste sovvenzioni all'investimento, tale da generare un rendimento a favore di questi due soggetti nell'ambito della nuova concessione a partire dal 2016. In particolare, la Francia non ha fornito nessuna indicazione delle previsioni dello Stato o del sindacato misto in merito all'economia della futura concessione e agli eventuali diritti che il proprietario dell'aeroporto si aspettasse di trarne.

(523) Nemmeno gli enti pubblici che hanno partecipato al finanziamento delle sovvenzioni in questione senza essere proprietari dei terreni e delle infrastrutture, né direttamente né indirettamente (attraverso il sindacato misto) al momento della concessione, potevano a fortiori aspettarsi un rendimento dell'investimento tale da garantire la redditività delle loro spese di investimento. Quest'osservazione si riferisce al Consiglio generale dei Pirenei Atlantici e al Consiglio regionale dell'Aquitania che, nel momento in cui hanno deciso di contribuire nel 2004 al finanziamento dei lavori della pista di rullaggio, non erano proprietari dell'aeroporto.

(524) È inoltre opportuno notare che, secondo la Francia, «*la decisione degli enti pubblici di investire non si basa soltanto su prospettive di redditività diretta — la CCIPB versa un diritto simbolico — ma anche sul vantaggio previsto a termine per la regione dal punto di vista dello sviluppo economico e turistico*». Quest'affermazione conferma che gli enti pubblici non si aspettavano dalle loro spese di investimento una qualche redditività. Gli unici vantaggi attesi dagli enti e relativi allo sviluppo economico e turistico non sarebbero stati presi in considerazione da un investitore in economia di mercato che agisse al loro posto. Questo lascia intendere che il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato non è applicabile alle sovvenzioni all'investimento in questione.

(525) Alla luce di quanto precede, le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non soddisfano il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, perché esse hanno sgravato i costi di investimento che la CCIPB avrebbe dovuto sostenere senza la prospettiva di un rendimento sufficiente per gli enti che hanno concesso queste sovvenzioni. Inoltre, questi vantaggi sono selettivi, perché destinati a una sola impresa.

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

(526) In quanto ente di gestione dell'aeroporto di Pau, la CCIPB è in concorrenza con le altre piattaforme aeroportuali e, in particolare, con gli aeroporti che coprono lo stesso bacino di utenza. In tal senso, la Commissione osserva che l'aeroporto di Tarbes–Lourdes–Pyrénées si trova a 50 km dall'aeroporto di Pau e che anch'esso ha offerto dal 2009 voli in partenza per Londra. A meno di 100 km dall'aeroporto di Pau si trova anche l'aeroporto di Biarritz-Anglet-Bayonne, che propone voli per Charleroi, Londra Stansted, Manchester e altre destinazioni del Regno Unito. Un aiuto concesso alla CCIPB rischia pertanto di falsare la concorrenza e, dato che il mercato dei servizi aeroportuali e quello del trasporto aereo sono mercati aperti alla concorrenza all'interno dell'Unione, esso rischia altresì di incidere sugli scambi tra Stati membri.

(527) In generale, è opportuno notare che i gestori degli aeroporti dell'Unione sono in concorrenza tra loro per attirare compagnie aeree. Queste decidono, infatti, i loro collegamenti e le relative frequenze in base a vari criteri, tra cui la potenziale clientela prevista per i collegamenti in questione e le caratteristiche degli aeroporti situati alla partenza e all'arrivo di tali linee.

(528) Le compagnie aeree esaminano in particolare parametri quali il tipo di servizi aeroportuali forniti, la popolazione o l'attività economica intorno all'aeroporto, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti e le condizioni commerciali complessive per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali. Il livello dei diritti riscossi è un fattore essenziale in quanto un finanziamento pubblico erogato a un aeroporto potrebbe essere utilizzato per mantenere artificialmente basse le tasse aeroportuali in modo da attirare compagnie aeree e può quindi falsare in modo significativo la concorrenza ([130]).

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

(530) Da tutti questi elementi emerge che le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009, conferendo un vantaggio economico alla CCIPB, possono aver rafforzato la posizione di quest'ultima rispetto agli altri gestori aeroportuali europei. Di conseguenza, queste sovvenzioni possono aver falsato la concorrenza e inciso sugli scambi tra Stati membri.

([130]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 43.

8.2.1.5. ***Conclusioni sull'esistenza di un aiuto***

(531) Per i motivi esposti ai punti da (483) a (530), le sovvenzioni all'investimento concesse alla CCIPB nel 2004 e nel 2009 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8.2.2. ILLEGITTIMITÀ DEGLI AIUTI

(532) Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 sono state attuate senza una preventiva notifica.

(533) Come precedentemente indicato, secondo i commenti espressi dalla Francia, gli aeroporti con meno di un milione di passeggeri all'anno dovrebbero essere ritenuti complessivamente servizi di interesse economico generale; pertanto, i finanziamenti di cui hanno beneficiato non dovrebbero essere considerati aiuti di Stato o dovrebbero essere dichiarati compatibili con il mercato interno ed esenti dall'obbligo di notifica, conformemente alla decisione SIEG del 2005.

(534) Orbene, come precedentemente stabilito, la Commissione ritiene, sulla base degli elementi del fascicolo, che la gestione dell'aeroporto di Pau non possa essere considerata un effettivo servizio di interesse economico generale. Per questo motivo, le sovvenzioni del 2004 e del 2009 non potevano beneficiare dell'esenzione dell'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ai sensi della decisione SIEG del 2005.

(535) Inoltre, come già indicato, queste sovvenzioni non dipendono da un meccanismo di compensazione stabilito in modo obiettivo, trasparente ed ex ante, ovvero quando le autorità pubbliche hanno affidato alla CCIPB la gestione dell'aeroporto o in occasione di atti di rinnovo o di precisazione delle modalità di tale gestione. Queste sovvenzioni non soddisfano pertanto il criterio di cui all'articolo 4, lettera d), della decisione SIEG secondo cui l'atto o l'insieme di atti che affidano la gestione dei servizi di interesse economico generale devono indicare i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione. Si tratta di un altro motivo per cui le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non potevano beneficiare di un'esenzione dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ai sensi della decisione SIEG del 2005.

(536) Alla luce di quanto precede, le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 costituiscono aiuti illegali.

8.2.3. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO

(537) Come illustrato in precedenza, le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e nel 2009 hanno sgravato i costi di investimento che la CCIPB avrebbe normalmente dovuto sostenere e, per questo motivo, costituiscono aiuti all'investimento. Inoltre, queste sovvenzioni sono state concesse prima del 4 aprile 2014, data di entrata in vigore dei nuovi orientamenti secondo i quali la Commissione applica agli aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso ([131]).

(538) Nel caso della sovvenzione del 2009, si applicano gli orientamenti del 2005, perché questo era il testo in vigore al momento della concessione della sovvenzione. Al contrario, la sovvenzione del 2004 è stata concessa prima dell'entrata in vigore degli orientamenti del 2005, in un momento in cui non esistevano criteri di compatibilità specifici per gli aiuti all'investimento a favore degli aeroporti. La Commissione deve pertanto valutare questa sovvenzione direttamente secondo l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, tenendo conto della sua prassi decisionale in materia. È opportuno ricordare che la prassi decisione della Commissione relativa alla valutazione della compatibilità degli aiuti concessi ai gestori aeroportuali è stata consolidata con gli orientamenti del 2005. La Commissione ritiene pertanto opportuno valutare la compatibilità della sovvenzione del 2004 con il mercato interno secondo i criteri stabiliti dagli orientamenti del 2005.

(539) Basandosi sugli orientamenti del 2005 ([132]), la Commissione ha quindi analizzato le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 alla luce dei seguenti criteri:

— la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);

— l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;

— l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;

([131]) Cfr. i nuovi orientamenti, punto 173.
([132]) Cfr. il punto 61.

— l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;

— lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità.

(540) Oltre alla necessità di rispettare i criteri di cui al considerando (539), gli aiuti di Stato a favore degli aeroporti, come qualsiasi altro aiuto di Stato, devono essere necessari per raggiungere l'obiettivo perseguito e proporzionati allo stesso per essere dichiarati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. La Commissione esaminerà pertanto l'osservanza di questi criteri di necessità e di proporzionalità, oltre a quelli suindicati degli orientamenti del 2005.

(541) La Commissione osserva a titolo preliminare che, secondo gli orientamenti del 2005, i costi ammissibili agli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto devono essere limitati ai costi d'investimento relativi alle infrastrutture e agli impianti aeroportuali propriamente detti (piste, terminali, aree di stazionamento ecc.) o di supporto diretto (impianti antincendio, attrezzature per la sicurezza della navigazione aerea e per la protezione contro atti ostili). Dai costi ammissibili devono invece essere esclusi quelli relativi allo svolgimento di attività commerciali non direttamente connesse alle attività di base dell'aeroporto e che comprendono, tra l'altro, la costruzione, il finanziamento, l'utilizzazione e la locazione di spazi e beni immobili, non soltanto per uso ufficio e magazzinaggio, ma anche per gli alberghi, le imprese industriali nell'area aeroportuale, i negozi, i ristoranti e i parcheggi.

(542) La sovvenzione del 2004 è servita interamente a finanziare i lavori della pista di rullaggio; essendo questa un'infrastruttura aeroportuale, tutti i costi d'investimento di questi lavori erano ammissibili all'aiuto all'investimento in virtù degli orientamenti del 2005. La sovvenzione del 2009 è stata invece concessa per contribuire al finanziamento di una serie di investimenti relativi alla pista e ai lavori di illuminazione e, per una minima parte dei costi d'investimento totali ([133]), all'ampliamento del parcheggio auto. Dal momento che la pista e i lavori di illuminazione fanno parte delle infrastrutture aeroportuali, i costi di investimento relativi a queste infrastrutture sono ammissibili. Devono invece essere esclusi dai costi ammissibili i costi relativi al parcheggio auto, che non rientra tra le infrastrutture aeroportuali. L'importo complessivo della sovvenzione del 2009, pari a 4,1 milioni di EUR, non supera il totale dei costi ammissibili relativi alla pista e ai lavori di illuminazione, ossia 4,7 milioni di EUR. La sovvenzione del 2009 è quindi servita a finanziare soltanto i costi ammissibili ([134]).

(543) Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 (i cui totali ammontano rispettivamente a 1,6 e a 4,1 milioni di EUR) non superano i costi ammissibili calcolati per queste due sovvenzioni (rispettivamente 2,6 e 4,7 milioni di EUR), ma determinano intensità di aiuto elevate (rispettivamente 62 % e 88 %).

8.2.3.1. ***Obiettivo di interesse generale chiaramente definito***

(544) La sovvenzione all'investimento del 2004 è servita a finanziare i lavori di messa a norma della pista di rullaggio e a consentire un migliore scorrimento del traffico nell'ottica di rispondere ai periodi di punta del traffico commerciale.

(545) Quanto agli investimenti ammissibili finanziati con la sovvenzione all'investimento del 2009, essi avevano permesso di realizzare i lavori di rifacimento della pista e dell'illuminazione necessari per permettere all'aerodromo di mantenere il suo potenziale di accoglienza e ottenere la certificazione per continuare a ricevere velivoli di medie dimensioni da 200-250 posti. L'illuminazione di categoria 3 realizzata nel 1992-1993 e il rivestimento delle aree di manovra del 1990 dovevano, infatti, essere rifatti, considerata la loro vetustà (la loro durata è in genere di 10-15 anni), e messi a norma. Questa messa a norma era necessaria, perché le prestazioni imposte dal decreto sulle condizioni di omologazione e di utilizzo degli aerodromi, soprattutto per approcci di precisione di categoria 3, erano tali da poter indurre a medio termine al ritiro della certificazione dell'aeroporto.

(546) Pertanto, né la sovvenzione del 2004 né quella del 2009 hanno comportato un significativo aumento delle capacità ma hanno per lo più finanziato lavori di rifacimento e di messa a norma destinati a mantenere l'infrastruttura nella condizione di continuare ad accogliere i velivoli e il volume di traffico che essa aveva gestito sino ad allora e a migliorare il funzionamento dell'aeroporto nei periodi di punta.

([133]) Meno del 10 % dei costi di investimento totali (cfr. la tabella 4 ibid nota 1).
([134]) Cfr. la decisione della Commissione nella causa SA.38168, *Croatia — Dubrovnik Airport Development*, punti 10 e 28.

(547) L'aeroporto di Pau accoglie una quota rilevante di traffico *business* (tra il 60 e il 70 % del traffico totale), riconducibile alla presenza di numerose imprese a Pau e dintorni. La Francia ha sottolineato, a tale proposito, che il bacino di Pau costituisce il terzo polo economico del Grand Sud-Ouest insieme ai bacini di Lacq e di Oloron. Pau ospita le sedi internazionali e regionali di diverse grandi imprese e centri di ricerca e produzione. L'assenza di un aeroporto a Pau o una significativa riduzione del suo potenziale di accoglienza potrebbe danneggiare quest'attività economica, dal momento che gli uomini d'affari tendono in genere a minimizzare il loro tempo viaggio, soprattutto per arrivare e partire in giornata. Molte imprese potrebbero quindi considerare un aeroporto come quello di Tarbes scomodo per gli uomini d'affari in partenza o in arrivo a Pau, visto che questo aeroporto non si trova nelle immediate vicinanze della città.

(548) Tra l'altro, l'aeroporto di Pau accoglie un importante flusso di turisti legato soprattutto alla vicinanza dei Pirenei e delle loro stazioni sciistiche. Alcuni studi citati dalla CCIPB indicano, in particolare, che i passeggeri della sola compagnia Ryanair (fondamentalmente turisti) hanno speso in totale durante il loro soggiorno nella regione di Pau 8 milioni di EUR nel 2005 e 56 milioni nel 2010.

(549) Per questi motivi, le sovvenzioni all'investimento ricevute dalla CCIPB nel 2004 e nel 2009 hanno contribuito allo sviluppo economico di Pau e della sua regione, grazie all'impatto che quest'aeroporto ha avuto sul turismo e sull'economia in genere.

(550) Queste sovvenzioni hanno altresì contribuito all'accessibilità della regione, soprattutto per i turisti e gli uomini d'affari. Si noti a tale proposito che l'aeroporto di Pau si trova a 50 km da quello di Tarbes e a 100 km da quello di Biarritz. Considerata la sua distanza dall'aeroporto di Pau, l'aeroporto di Biarritz può difficilmente essere considerato una valida alternativa dai viaggiatori sensibili al fattore tempo e in particolare dalla clientela *business*.

(551) Questi tre aeroporti presentano peraltro un tipo di traffico piuttosto diverso:

— l'aeroporto di Pau è caratterizzato prevalentemente da un significativo traffico d'affari, come dimostra la quota relativamente elevata del traffico nazionale realizzato da Air France, e del traffico regionale, su quello totale;

— l'aeroporto di Biarritz presenta un traffico intenso di turisti diretti verso la costa atlantica e la frontiera spagnola ed è contrassegnato da un considerevole flusso stagionale in estate e da un significativo traffico *low cost*;

— l'aeroporto di Tarbes è soprattutto un mercato di nicchia, incentrato sul complesso religioso di Lourdes e contraddistinto da un intenso traffico internazionale non regolare (charter). Ciò è dimostrato dal fatto che il traffico di quest'aeroporto è rimasto vicino a 400 000 passeggeri annui nel periodo 2001-2011, tranne nel 2008 (anno del giubileo di Lourdes), quando il flusso ha raggiunto un picco di 678 000 passeggeri.

(552) I suddetti elementi tendono a indicare che questi aeroporti occupano segmenti di mercato relativamente diversi e che essi sono pertanto sostituti imperfetti l'uno dell'altro. Tali elementi sono corroborati dall'esame delle statistiche di traffico presentate più in dettaglio nei punti da (567) a (572), nell'ambito dell'analisi delle distorsioni di concorrenza indotte dagli aiuti. In sostanza, un aiuto all'investimento che permetta all'aeroporto di Pau di rimanere in vita favorisce in una certa misura l'accessibilità della regione, perché evita ai passeggeri e alle compagnie aeree di dover scegliere un sostituto imperfetto.

(553) Tra l'altro, a Pau non ci sono linee ferroviarie ad alta velocità (TGV), perché quella più vicina passa a Bordeaux, a circa 1 ora 40 min. di viaggio. Questo significa che, per la maggior parte delle destinazioni accessibili con un volo a breve raggio in partenza da Pau, l'utilizzo dell'alta velocità come modo di trasporto alternativo comporta un tempo di percorrenza nettamente superiore e costituisce pertanto un sostituto molto imperfetto. Infine, gli aeroporti spagnoli più vicini sono come minimo a quasi due ore di viaggio e non rappresentano pertanto, per la maggior parte dei passeggeri, alternative valide all'aeroporto di Pau.

(554) Ne consegue che, nonostante l'esistenza di mezzi alternativi al trasporto aereo in partenza da Pau e nonostante la vicinanza dell'aeroporto di Tarbes, le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 hanno contribuito a migliorare l'accessibilità della regione e il suo sviluppo economico.

8.2.3.2. ***L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito***

(555) Come indicato al considerando (546), i lavori finanziati dalle sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non hanno comportato un significativo aumento di capacità ma erano soltanto mirati a mantenere l'infrastruttura nella condizione di accogliere il traffico che essa aveva gestito sino a quel momento e ad affrontare meglio i periodi di punta.

(556) Questi investimenti non hanno quindi superato l'importo necessario per consentire all'aeroporto di continuare ad accogliere in buone condizioni il traffico gestito sino a quel momento, anche in periodi di punta. Questi investimenti erano pertanto necessari e proporzionati all'obiettivo perseguito.

8.2.3.3. ***L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine***

(557) È opportuno osservare che tra il 2000 e il 2009 il traffico dell'aeroporto di Pau è oscillato tra circa 580 000 e circa 820 000 passeggeri annui, con un picco massimo di 820 000 passeggeri nel 2008. Nel periodo 2000-2009, il 2002 è stato l'unico anno con un traffico inferiore a 600 000 passeggeri, ma allora si è comunque registrato un traffico (580 000) vicino alla soglia suindicata. Considerata la variabilità del traffico (comunque quasi sempre superiore a 600 000 passeggeri annui), la presenza stabile di Air France (vettore che concentra la maggior parte del traffico) e la rilevanza del traffico *business*, la CCIPB poteva contare nel 2004, come nel 2009, su prospettive di utilizzo considerevoli, almeno pari al livello di attività base dell'aeroporto, ovvero circa 600 000 passeggeri annui.

(558) Queste prospettive erano tali da giustificare investimenti volti a mantenere l'infrastruttura nella condizione di accogliere il traffico che essa aveva gestito sino a quel momento e ad affrontare meglio i periodi di punta, ma senza un significativo aumento di capacità. È opportuno ricordare, a tale proposito, che i lavori della pista di rullaggio finanziati dalla sovvenzione del 2004 servivano proprio a mettere quest'infrastruttura a norma per affrontare meglio i periodi di punta. I lavori effettuati nel 2009 consistevano invece nel rifare identici la pista e l'illuminazione, dal momento che non c'è stato né un aumento della portanza delle aree, né un allungamento della pista per accogliere aeromobili più efficienti e nemmeno un miglioramento degli obblighi operativi minimi in condizione di cattiva visibilità. Si precisa che la durata di queste infrastrutture è di 10-15 anni e che quelle precedenti erano state installate 16-19 anni prima dei lavori. La sovvenzione all'investimento del 2009 ha quindi semplicemente permesso di rinnovare investimenti che erano giunti al termine della loro vita economica.

(559) In conclusione, le infrastrutture ristrutturate offrivano prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine al momento della concessione delle sovvenzioni all'investimento.

8.2.3.4. ***Accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio***

(560) L'aeroporto di Pau è a disposizione delle varie compagnie che desiderano utilizzarlo, senza particolari restrizioni. L'accesso all'infrastruttura è garantito in modo paritario e non discriminatorio ai sensi degli orientamenti del 2005.

8.2.3.5. ***Assenza di incidenza sugli scambi in misura contraria al comune interesse***

(561) Come indicato in precedenza, è opportuno notare che l'aeroporto di Pau si trova a 50 km da quello di Tarbes e a 100 km da quello di Biarritz. Considerata la sua distanza dall'aeroporto di Pau, l'aeroporto di Biarritz può difficilmente essere considerato una valida alternativa per una buona parte di viaggiatori ed è quindi poco probabile che abbia risentito in maniera significativa degli aiuti ricevuti dall'aeroporto di Pau.

(562) L'aeroporto di Tarbes è invece relativamente vicino a quello di Pau (a 50 km di distanza e a meno di 40 minuti di viaggio) e, *prima facie*, la sua attività può aver subito un impatto non trascurabile dovuto alle sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009.

(563) Tuttavia, diversi elementi concorrono ad attenuare quest'osservazione. Innanzitutto, l'aeroporto di Pau ha una lunga storia e accoglie voli regolari da decenni. Le sovvenzioni all'investimento oggetto della presente indagine sono aiuti puntuali, piuttosto distanziati nel tempo e fondamentalmente limitati al finanziamento dei lavori necessari a mantenere l'infrastruttura nella condizione di accogliere il traffico che essa aveva gestito fino a quel momento. Queste sovvenzioni non sono servite a finanziare significativi aumenti di capacità. Ciò detto, queste sovvenzioni all'investimento hanno soprattutto avuto sull'aeroporto di Tarbes l'effetto di mantenere in vita un aeroporto relativamente vicino e presente da tempo, sapendo che in mancanza di tali sovvenzioni l'aeroporto di Pau non avrebbe potuto proseguire la sua attività o lo avrebbe fatto in peggiori condizioni. Queste sovvenzionano non hanno tuttavia determinato la creazione di nuove capacità in concorrenza con l'aeroporto di Tarbes.

(564) Si aggiunga che le sovvenzioni in questione non sono aiuti al funzionamento destinati a finanziare un disavanzo operativo cronico. Nel caso in esame, che riguarda soltanto aiuti all'investimento, non sono stati individuati aiuti al funzionamento.

(565) Inoltre, come precedentemente indicato, gli aeroporti di Pau e Tarbes occupano segmenti di mercato abbastanza diversi. Il traffico di Tarbes è dominato dai voli charter diretti prevalentemente verso il sito religioso di Lourdes e comprendente una quota rilevante di voli internazionali ([135]).

(566) Al contrario di Tarbes, l'aeroporto di Pau è in particolare caratterizzato da un elevato traffico *business* come dimostra la quota relativamente elevata del traffico nazionale realizzato da Air France, e del traffico regionale, su quello totale, legato in particolare al collegamento Pau-Parigi. Infatti, come indicato al considerando 547, il traffico *business* rappresenta tra il 60 e il 70 % del traffico totale dell'aeroporto di Pau e il bacino di Pau costituisce il terzo polo economico del Grand Sud-Ouest insieme ai bacini di Lacq e di Oloron. Gli aeroporti di Pau e di Tarbes occupano pertanto segmenti di mercato diversi. Questo significa che una chiusura dell'aeroporto di Pau o un peggioramento delle sue condizioni di esercizio non determinerebbe necessariamente e automaticamente un indirizzamento del traffico verso Tarbes e viceversa.

(567) L'analisi dell'evoluzione comparativa del traffico negli aeroporti di Pau, Tarbes e Biarritz, riportata nella tabella 14, non mostra una chiara correlazione delle variazioni di traffico in questi aeroporti:

([135]) Nel sito Internet dell'aeroporto si legge che: «Con una media di 400 000-450 000 passeggeri l'anno, è il 2° aeroporto della regione Midi-Pirenei. È caratterizzato da un'attività prevalente di traffico charter grazie alla sua vicinanza alla Città mariana di Lourdes. Più di 80 destinazioni in Europa e nel mondo sono servite ogni anno da circa 50 compagnie aeree».
Cfr. http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentazione/32

Tabella 14

Evoluzione comparativa del traffico tra gli aeroporti di Pau, Biarritz e Tarbes in migliaia di passeggeri

Aerodromo	Tipo di traffico	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Traffico nazionale escluso *low cost*	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Traffico Ryanair	1							1	13	7	41
	Altre compagnie *low cost* e charter	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Totale	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Traffico nazionale escluso *low cost*	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Traffico Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Altre compagnie *low cost*					1	25	33	25	11	5	9
	Charter	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Totale	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Traffico nazionale escluso *low cost*	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Traffico Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Altre compagnie *low cost*					6	6	12	170	176	186	195
	Charter	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Totale	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Questa tabella mostra, ad esempio, che l'attivazione nel 2003 dei collegamenti operati da Ryanair su Pau non ha influenzato il traffico dell'aeroporto di Biarritz. Inoltre, secondo la Francia, nemmeno l'interruzione dei collegamenti operati da Ryanair su Pau ha determinato un sensibile indirizzamento del traffico verso Biarritz.

(569) D'altra parte, la tabella precedente indica che l'aumento del traffico da 585 000 a 761 000 passeggeri annui, registrato a Pau tra il 2002 e il 2007, non ha determinato una sostanziale riduzione del traffico di Tarbes, che è rimasto stabile intorno a 400 000 passeggeri annui. Inoltre, la chiusura dei collegamenti operati da Ryanair su Pau non ha generato nel 2011 un significativo o proporzionale trasferimento del traffico verso l'aeroporto di Tarbes.

(570) Infine, in seguito alla concessione delle sovvenzioni all'investimento, non si sono registrati significativi movimenti di compagnie aeree abbiano lasciato Tarbes per Pau o interrotto collegamenti in partenza da Tarbes per attivare collegamenti per le stesse destinazioni in partenza da Pau. Si osserva, tuttavia, che Air France, che rappresenta una quota rilevante del traffico a Pau, è presente contemporaneamente nei due aeroporti, come lo è stata anche Ryanair prima di lasciare Pau e di restare a Tarbes.

(571) Da queste osservazioni non è possibile dedurre che, mantenendo in vita e garantendo il buon funzionamento dell'aeroporto di Pau, le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non abbiano avuto alcun impatto sull'aeroporto di Tarbes. La vicinanza dei due aeroporti lascia intendere che quest'influenza via sia effettivamente stata, nel senso che l'aeroporto di Tarbes avrebbe potuto registrare un traffico maggiore se non fossero state concesse le sovvenzioni all'investimento e se l'attività dell'aeroporto di Pau fosse stata ridotta di conseguenza o del tutto sospesa. Le osservazioni formulate in precedenza mostrano semplicemente che non esiste una chiara correlazione tra le attività dei due aeroporti, confermando la conclusione che i due aeroporti sono sostituti imperfetti l'uno dell'altro e orientati a segmenti di mercato diversi. Di conseguenza, le sovvenzioni in questione hanno esercitato un impatto limitato sulla concorrenza tra aeroporti vicini.

(572) Considerando globalmente tutti questi effetti positivi e negativi prodotti dalle sovvenzioni in questione, la Commissione ritiene che le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 non abbiano inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

8.2.3.6. ***Necessità e proporzionalità degli aiuti***

(573) Come indicato al considerando 543, le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 rappresentano intensità elevate, rispettivamente del 62 e dell'88 %. Tuttavia, gli elementi disponibili mostrano che questi aiuti possono essere considerati necessari e proporzionati nella misura in cui, senza questi aiuti, la CCIPB non sarebbe riuscita a finanziare gli investimenti in questione, né sarebbe stata in grado di apportare un contributo sensibilmente superiore a quello che essa ha fornito.

(574) La seguente tabella presenta una sintesi del conto economico dell'aeroporto di Pau nel periodo 2000-2012 e della sua capacità di autofinanziamento («CAF»), ottenuta sommando il risultato netto e gli oneri che non danno luogo a flussi di cassa (fondamentalmente ammortamenti e accantonamenti per rischi ed oneri). La CAF rappresenta gli importi generati dall'attività di un'impresa, disponibili per finanziare investimenti, il capitale circolante dell'impresa, il rimborso dei prestiti, il risparmio o ancora il versamento dei dividendi agli azionisti.

Tabella 15

Risultato netto e capacità di autofinanziamento dell'aeroporto di Pau

(in migliaia di EUR)

Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ricavi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tasse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato contabile netto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(in migliaia di EUR)

Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CAF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: documenti forniti dalla Francia.

(575) Questa tabella mostra che l'aeroporto ha accumulato perdite continue dal 2003 al 2011 inclusi e che nel 2009 queste perdite hanno raggiunto quasi 1 milione di EUR. Tra l'altro, in questo periodo la CAF dell'aeroporto è oscillata tra […] e […] EUR/anno. Nel 2005, anno di versamento della sovvenzione all'investimento del 2004, la capacità di autofinanziamento era di soli […] EUR, ossia molto bassa rispetto al costo degli interventi sulla pista di rullaggio (2,6 milioni di EUR). Nel 2009 e nel 2010, anni di versamento della sovvenzione all'investimento del 2009, la CAF era rispettivamente di […] e di […] EUR. Questi due importi, anche sommati, sono ampiamente inferiori ai costi di rifacimento della pista e dell'illuminazione (4,7 milioni di EUR) e quindi le risorse generate dall'attività aeroportuale erano insufficienti a contribuire in modo significativo al finanziamento di tali investimenti.

(576) I dati disponibili mostrano che il risultato di bilancio dell'aeroporto dopo gli investimenti, ma prima del versamento delle sovvenzioni all'investimento, era di […] euro nel 2005, anno di realizzazione dei lavori della pista di rullaggio, e di […] euro nel 2009, anno di esecuzione della maggior parte dei lavori di rifacimento della pista e dell'illuminazione. Questi dati sono da confrontare con i risultati netti dell'aeroporto dopo le sovvenzioni, pari a […] EUR nel 2005 e a […] EUR nel 2009. Pertanto, il finanziamento di tutti o di una parte significativa degli investimenti in questione con le risorse proprie dell'aeroporto avrebbe gravato pesantemente sulle perdite, già rilevanti, di quest'ultimo.

(577) D'altra parte, considerate le perdite prolungate, è poco probabile che la CCIPB sia stata in grado di finanziare una parte rilevante degli investimenti in questione con un aumento del suo indebitamento, che era di circa […] EUR nel 2005 e di […] euro nel 2009.

(578) Le sovvenzioni del 2004 e del 2009 sono quindi state necessarie per realizzare gli investimenti che esse hanno finanziato; in altre parole, le sovvenzioni hanno avuto un effetto incentivante, perché in loro assenza la CCIPB non avrebbe intrapreso tali investimenti. Inoltre, esse rispettano il principio di proporzionalità, perché la CCIPB non avrebbe potuto aumentare in modo significativo il suo contributo al finanziamento di questi investimenti.

8.2.3.7. ***Conclusione sulle sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009***

(579) Per i motivi illustrati ai punti da (537) a (578), la Commissione ritiene che le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 siano aiuti compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

(580) Tale conclusione si basa sui criteri contenuti negli orientamenti del 2005 per gli aiuti all'investimento agli aeroporti e non pregiudica la valutazione di eventuali aiuti futuri all'investimento a favore dell'aeroporto di Pau che la Commissione dovesse effettuare in seguito, ai sensi dei nuovi orientamenti.

9. **CONCLUSIONI**

(581) Alla luce di quanto precede, la Commissione constata che la Francia ha illegalmente dato esecuzione alle sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ([136]). Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 sono tuttavia aiuti compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

(582) Le sovvenzioni che hanno finanziato compiti di competenza dello Stato e indicate nelle prime due righe della tabella 3 non costituiscono aiuti di Stato.

(583) Le altre sovvenzioni di cui alla tabella 3 sono state concesse all'ente di gestione dell'aeroporto di Pau prima del 12 dicembre 2000 e sono pertanto escluse dalla presente decisione ([137]).

([136]) Cfr. il considerando 536.
([137]) Cfr. i considerando 489 e 490.

(584) La Commissione osserva inoltre che i vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing stipulati dalla CCIPB con Ryanair, AMS e Transavia, oggetto del procedimento di indagine formale, comportano la concessione di aiuti di Stato ai quali è stata data esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e sono incompatibili con il mercato interno.

Recupero

(585) Conformemente alla giurisprudenza costante della Corte di giustizia, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, è competente per decidere se lo Stato interessato debba sopprimere o modificare tale aiuto ([138]).

(586) Secondo l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ([139]) «[*n*]*el caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario (in seguito denominata "decisione di recupero"). La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario*». Conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, quando la Commissione ritiene che alcuni aiuti siano incompatibili con il mercato interno, l'obiettivo dell'obbligo imposto allo Stato è di ripristinare lo status quo ante ([140]). In tal senso, la Corte ritiene che l'obiettivo sia raggiunto quando i beneficiari hanno rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi privando il beneficiario del vantaggio di cui aveva fruito rispetto ai concorrenti. Così facendo viene ripristinata la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto ([141]).

(587) Nella fattispecie, nessun principio generale del diritto dell'Unione osterebbe al recupero degli aiuti illegali e incompatibili individuati nell'ambito della presente decisione. In particolare, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno fornito argomentazioni in tal senso.

(588) La Francia deve pertanto adottare tutte le misure necessarie per recuperare da Ryanair, AMS e Transavia gli aiuti illegalmente concessi attraverso i contratti interessati.

(589) Gli importi degli aiuti da recuperare per ogni contratto e atto aggiuntivo devono essere determinati come di seguito descritto. Ogni operazione esaminata (costituita eventualmente da un contratto di servizi aeroportuali e da un contratto di marketing) deve essere considerata all'origine del versamento di un importo di aiuto annuale ([142]), per ogni anno di applicazione dei contratti dell'operazione. Ognuno di questi importi viene calcolato a partire dalla quota negativa del flusso incrementale prevedibile (entrate meno costi) al momento della conclusione dell'operazione, come riportato nelle tabelle da 7 a 12. Questi importi corrispondono, infatti, alle somme che sarebbe stato necessario dedurre ogni anno dall'importo dei servizi di marketing (o che sarebbe stato necessario aggiungere ai diritti aeroportuali e ai diritti di assistenza a terra fatturati alle compagnie aeree) per fare in modo che il valore attuale netto del contratto fosse positivo, in altre parole conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(590) Per tenere conto dell'effettivo vantaggio ricevuto dalla compagnia aerea e dalle sue controllate in applicazione dei contratti, gli importi di cui al punto precedente potranno essere adeguati, a fronte delle prove fornite dalle autorità francesi, in base (i) alla differenza tra, da un lato, i pagamenti effettivi riscontrati ex post, effettuati dalla compagnia

([138]) Sentenza della Corte del 12 luglio 1973 nella causa C-70/72, Commissione/Germania (Raccolta 1973, pag. 00813, punto 13).
([139]) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).
([140]) Sentenza della Corte del 14 settembre 1994 nelle cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Spagna/Commissione (Raccolta 1994, pag. I-4103, punto 75).
([141]) Sentenza della Corte del 17 giugno 1999 nella causa C-75/97, Belgio/Commissione (Raccolta 1999, pag. I-03671, punti 64-65).
([142]) Come illustrato nell'analisi dell'esistenza di un vantaggio economico nei vari contratti, l'aiuto risulta da flussi bidirezionali tra la CCIPB e Ryanair o Ryanair/AMS. Questi flussi hanno ritmi diversi e in alcuni casi sono continui o presentano frequenze di pagamento non esattamente prevedibili al momento della stipula dei contratti. Lo stesso vale per il pagamento dei diritti aeroportuali. Tuttavia, ai fini dell'analisi dell'esistenza di un vantaggio economico, contano i flussi incrementali previsionali. Dal piano economico-finanziario Transavia e dalle proposte di ricostruzione dei piani economico-finanziari incrementali comunicati dalla Francia, emerge che la prassi di un investitore ragionevole operante in un'economia di mercato sarebbe stata nella fattispecie di stabilire su base annua i flussi incrementali previsionali legati ai vari contratti. È quindi logico che anche gli importi di aiuto risultanti dai vari contratti siano stabiliti su base annua. Questi importi di aiuto corrispondono infatti alle somme che, al momento della negoziazione dei vari contratti, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe chiesto a Ryanair/AMS di versargli annualmente per garantirsi un investimento redditizio, in aggiunta ai diritti aeroportuali e ai diritti per i servizi di assistenza a terra, a parità di ogni altra condizione (in particolare i pagamenti di marketing).

aerea per i diritti d'atterraggio, i diritti per passeggero e i diritti di assistenza a terra in virtù del contratto di servizi aeroportuali e, dall'altro, i flussi previsionali (ex ante) corrispondenti a queste voci di entrata e indicati nelle tabelle da 7 a 12 e in base (ii) alla differenza tra, da un lato, i pagamenti effettivi relativi al marketing riscontrati ex post, effettuati a favore della compagnia aerea o delle sue controllate in applicazione del contratto di marketing e, dall'altro, i corrispondenti costi di marketing preventivi (ex ante), riportati nelle tabelle da 7 a 12.

(591) Inoltre, secondo la Commissione, l'effettivo vantaggio ricevuto dalla compagnia aerea è limitato alla durata reale del contratto interessato. Infatti, dopo la risoluzione di ogni contratto, Ryanair/AMS non ha ricevuto versamenti a titolo di questi contratti, né ha beneficiato dell'accesso all'infrastruttura aeroportuale e ai servizi di assistenza a terra in virtù di tali contratti. Gli importi di aiuto calcolati come precedentemente indicato e legati a un determinato contratto sono pertanto pari a zero per gli anni in cui il contratto non è stato più applicato (soprattutto a causa della risoluzione anticipata concordata tra le parti).

(592) Pertanto, gli importi di aiuto da recuperare presso Ryanair e AMS per alcuni contratti non giunti a scadenza devono essere portati a zero per il periodo compreso tra la data di scadenza effettiva del contratto e la data di scadenza prevista al momento della conclusione del contratto. Questa disposizione si riferisce ai contratti del 28 gennaio 2003, del 30 giugno 2005 e del 25 settembre 2007, nonché ai due atti aggiuntivi di questi due ultimi contratti.

(593) La tabella 16 illustra le informazioni relative agli importi da cui vengono calcolate le somme da recuperare. Questi importi sono costituiti dalle quote negative dei flussi incrementali (entrate meno costi) stabiliti nell'ambito dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, con riduzioni per i contratti di Ryanair e AMS per gli anni in cui essi non sono giunti a scadenza ([143]).

([143]) Per quanto riguarda il contratto relativo al collegamento Pau-Londra del 28 gennaio 2003, considerata la sua scadenza effettiva il 30 giugno 2005, gli importi di aiuto ricevuti in applicazione di questo contratto sono nulli per gli anni 2006-2008 inclusi. Per l'anno 2005, l'importo dell'aiuto corrisponde alla quota negativa del flusso incrementale previsto calcolato per il 2005, adeguato in base a un fattore corrispondente alla parte del 2005 in cui il contratto è stato effettivamente applicato. Questo ragionamento è stato seguito per i contratti del 30 giugno 2005, effettivamente cessati il 1º gennaio 2009 (in relazione all'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009). La stessa logica è stata applicata al contratto del 25 settembre 2007 e al relativo atto aggiuntivo del 16 giugno 2009, i quali sono effettivamente cessati il 30 marzo 2010, data di entrata in vigore del nuovo contratto relativo ai collegamenti per Londra, Charleroi e Beauvais. Gli importi della tabella 16 possono comunque essere adeguati per calcolare gli importi da recuperare, cfr. il considerando 589.

Tabella 16

Informazioni sugli importi da recuperare

(in EUR)

Identità del beneficiario	Accordi	Importo indicativo dell'aiuto ricevuto in applicazione dei vari contratti ([1])									Importo indicativo dell'aiuto da recuperare (In conto capitale)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londra — 28 gennaio 2003	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Londra — 30 giugno 2005			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto del 30 giugno 2005 (Londra)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi — 25 settembre 2007					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto del 25 settembre 2007 (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol — 17 e 31 marzo 2008						[0-99 999]				
	Bristol — 16 giugno 2009							[0-99 999]			
	Londra, Charleroi e Beauvais — 28 gennaio 2010								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Totale (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000-2 199 999]
Transavia	Amsterdam — 23 gennaio 2006				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

([1]) Per quanto riguarda il calcolo degli interessi, si ritiene che l'aiuto sia stato versato il 31 dicembre dell'anno interessato. Cfr. il considerando (597).

(594) Come illustrato al considerando (290), la Commissione ritiene, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, che Ryanair e AMS costituiscano un unico soggetto economico e che i contratti di marketing e di servizi aeroportuali stipulati contemporaneamente debbano essere considerati parte di un'unica operazione tra questo soggetto e la CCIPB. La Commissione ritiene pertanto che Ryanair e AMS siano responsabili in solido del rimborso integrale degli aiuti percepiti a titolo dei contratti stipulati tra il 2005 e il 2010 per un importo indicativo di [1 500 000- 2 199 999] EUR in conto capitale. Per contro, solo Ryanair è responsabile della restituzione dell'aiuto relativo al contratto del 28 gennaio 2003 per un importo indicativo di [300 000-599 999] EUR in conto capitale, dal momento che questo unico contratto è stato stipulato direttamente tra la CCIPB e Ryanair, senza l'intervento di AMS in quest'operazione.

(595) L'aiuto effettivamente versato tra il 2006 e il 2009 nell'ambito del contratto di servizi aeroportuali e di marketing, stipulato il 26 gennaio 2006 tra la CCIPB e Transavia, ammonta indicativamente a [300 000-599 999] EUR.

(596) Le autorità francesi devono recuperare i suddetti importi entro 4 mesi dalla notifica della presente decisione.

(597) Le autorità francesi devono inoltre aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per l'impresa, ovvero ogni data effettiva di versamento degli aiuti, fino alla data dell'effettivo recupero ([144]) conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([145]). Visto che, nella fattispecie, i flussi che compongono questi aiuti sono complessi e avvengono in più date durante l'anno, o addirittura di continuo per alcune categorie di entrate, la Commissione ritiene accettabile, per il calcolo degli interessi di recupero, considerare che gli aiuti interessati siano stati versati alla fine dell'anno, ovvero il 31 dicembre di ogni anno interessato.

(598) Conformemente alla giurisprudenza, nel caso in cui uno Stato membro incontri difficoltà impreviste o circostanze di cui la Commissione non aveva tenuto conto, esso deve segnalare tali problemi alla Commissione, così come altre proposte di provvedimenti opportuni, affinché la Commissione possa procedere ad una valutazione. In questo caso la Commissione e lo Stato membro devono collaborare in buona fede onde trovare una soluzione a tali difficoltà, osservando scrupolosamente le disposizioni ([146]) del TFUE.

(599) La Commissione invita la Francia a comunicarle qualsiasi problema riscontrato nell'esecuzione della presente decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato illegalmente concesso dalla Francia a favore di Ryanair in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per il contratto di servizi aeroportuali e di marketing stipulato il 28 gennaio 2003 tra la camera di commercio e industria di Pau-Béarn e Ryanair, relativamente al collegamento Pau–Londra Stansted, è incompatibile con il mercato interno.

2. Le seguenti misure contenenti aiuti di Stato sono state concesse illegalmente dalla Francia congiuntamente a Ryanair e a Airport Marketing Services, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e sono incompatibili con il mercato interno:

a) il contratto di servizi aeroportuali stipulato il 30 giugno 2005 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Ryanair e il contratto di marketing sottoscritto lo stesso giorno dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services relativamente al collegamento Pau-Londra Stansted;

b) l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto di marketing stipulato il 30 giugno 2005 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services relativamente al collegamento Pau-Londra Stansted;

c) la lettera della camera di commercio e industria di Pau-Béarn a Ryanair del 25 settembre 2007 che estende al collegamento Pau-Charleroi i termini del contratto di servizi aeroportuali stipulato il 30 giugno 2005 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services e il contratto di marketing sottoscritto lo stesso giorno dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services;

([144]) Cfr. l'articolo 14, punto 2, del regolamento n. 659/99 (cit.).
([145]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).
([146]) Cfr. ad esempio la sentenza nella causa C-94/87, Commissione/Repubblica federale di Germania (EBHT 1989, pag. 175, punto 9) e la sentenza nella causa C-348/93, Commissione/Repubblica italiana (EBHT 1995, pag. 673, punto 17).

d) l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009 al contratto di marketing stipulato il 25 settembre 2007 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services;

e) la lettera della camera di commercio e industria di Pau-Béarn a Ryanair del 17 marzo 2008 che estende al collegamento Pau-Bristol i termini del contratto di servizi aeroportuali stipulato il 30 giugno 2005 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Ryanair e il contratto di marketing sottoscritto il 31 marzo 2008 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services relativamente allo stesso collegamento;

f) la lettera della camera di commercio e industria di Pau-Béarn a Ryanair del 16 giugno 2009 che estende al collegamento Pau-Bristol i termini del contratto di servizi aeroportuali stipulato il 30 giugno 2005 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Ryanair e il contratto di marketing sottoscritto lo stesso giorno dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services relativamente allo stesso collegamento;

g) il contratto di marketing stipulato il 28 gennaio 2010 dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con Airport Marketing Services relativamente ai collegamenti Pau-Londra, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais e il contratto di servizi aeroportuali «implicito» che è stato individuato ([147]).

3. L'aiuto di Stato illegalmente concesso dalla Francia a favore di Transavia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per il contratto di servizi aeroportuali e di marketing stipulato il 23 gennaio 2006 tra la camera di commercio e industria di Pau-Béarn e Transavia è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. Le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 cui la Francia ha dato esecuzione a favore della camera di commercio e industria di Pau-Béarn per 5,8 milioni di EUR sono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e sono state concesse dalla Francia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Gli aiuti di cui al paragrafo 1 del presente articolo costituiscono aiuti di Stato compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 3

1. La Francia è tenuta a farsi rimborsare dai beneficiari gli aiuti di cui all'articolo 1.

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

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 e al regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione ([148]) che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004.

4. La Francia annulla tutti i pagamenti in sospeso dell'aiuto di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 4

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.

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

Articolo 5

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

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

b) il calcolo degli interessi di recupero;

([147]) Cfr. il considerando 286.
([148]) Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1).

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

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

2. La Francia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 1. Trasmette immediatamente, su semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 6

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2014

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente