II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2021/1428 DELLA COMMISSIONE

del 24 febbraio 2020

relativa all'aiuto di Stato SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto internazionale di Timişoara — Wizz Air

[notificata con il numero C(2021) 1065]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a dette disposizioni ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 30 settembre 2010, Carpatair ([2]), un'impresa attiva sul mercato europeo del trasporto aereo (il «denunciante» o «Carpatair»), ha presentato una denuncia (la «denuncia») relativa a un presunto aiuto di Stato illegale concesso dalle autorità rumene all'aeroporto internazionale di Timişoara («Aeroporto internazionale di Timişoara» o l'«aeroporto») a favore di Wizz Air Hungarian Airlines Ltd («Wizz Air») ([3]). La denuncia è stata registrata come un caso di aiuto di Stato con il numero SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) La Commissione ha osservato che la denuncia sembrava collegata alla notifica emessa dalle autorità rumene il 17 maggio 2010 (la «notifica») in merito a piani di sostegno pubblico a favore degli aeroporti regionali. La notifica è stata protocollata con il numero N 185/2010. Il 15 settembre 2010 le autorità rumene hanno informato la Commissione che l'aeroporto internazionale di Timişoara non sarebbe rientrato tra gli aeroporti ammissibili al regime notificato. Tuttavia, poiché la Commissione ha ottenuto informazioni su taluni finanziamenti pubblici concessi all'aeroporto internazionale di Timişoara nel periodo 2007-2009, nel caso di specie si analizzano i finanziamenti pubblici di tale periodo.

(3) Con lettera del 21 ottobre 2010 la Commissione ha inoltrato la denuncia alla Romania, richiedendole ulteriori informazioni. Le autorità rumene hanno risposto con lettera del 15 dicembre 2010.

([1]) Decisione della Commissione SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Aeroporto internazionale di Timişoara — Wizz Air (GU C 270 del 13.9.2011, pag. 11).

([2]) Carpatair è una compagnia aerea regionale privata fondata nel 1999. Nel 2000 Carpatair ha istituito il suo hub presso l'aeroporto internazionale di Timişoara, offrendo servizi «hub and spoke».

([3]) Wizz Air è una compagnia aerea ungherese low-cost. Il gruppo Wizz Air è formato da tre compagnie operative, ossia: Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria e Wizz Air Ukraine.

(4) Il denunciante ha fornito informazioni supplementari con lettere del 24 novembre 2010, 25 novembre 2010, 14 gennaio 2011 e 3 febbraio 2011. Con lettere del 9 febbraio 2011 e del 2 marzo 2011 la Commissione ha informato il denunciante in merito allo stato del caso e ha chiesto informazioni supplementari. Il denunciante ha risposto con lettere del 22 febbraio 2011, 9 marzo 2011 e 28 marzo 2011 e ha fornito informazioni supplementari.

(5) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità rumene con lettere del 16 febbraio 2011, del 3 marzo 2011 e del 16 marzo 2011. Le autorità rumene hanno risposto con lettere del 10 marzo 2011 e del 5 aprile 2011. Il 16 marzo 2011 la Commissione ha informato le autorità rumene che erano ancora necessarie ulteriori informazioni e ne ha chiesto l'invio entro il 15 aprile 2011. Le autorità rumene hanno risposto con lettera del 21 aprile 2011.

(6) Con lettera del 12 maggio 2011 il denunciante ha acconsentito a rendere nota la propria identità e la propria situazione finanziaria e ha fornito ulteriori informazioni al riguardo.

(7) Con lettera del 24 maggio 2011 la Commissione ha informato la Romania della propria decisione di avviare un procedimento di indagine formale in relazione al finanziamento connesso all'aeroporto internazionale di Timişoara, all'accordo del 2008 tra il gestore di quell'aeroporto e Wizz Air, al mancato pagamento dei diritti aeroportuali da parte di Wizz Air e agli sconti e alle riduzioni concessi a titolo del regolamento sui diritti aeroportuali del 2007, 2008 e 2010 (la «decisione di avvio del procedimento»).

(8) Con lettera del 16 giugno 2011 le autorità rumene hanno indicato le informazioni che desideravano venissero eliminate dalla decisione di avvio del procedimento, prima della sua pubblicazione.

(9) Il 23 giugno 2011 la Commissione ha trasmesso alla Romania una proposta di versione non riservata della decisione di avvio del procedimento. La Commissione ha indicato alla Romania le informazioni che non accettava di considerare riservate.

(10) Con lettera del 27 giugno 2011 la Romania ha risposto alla Commissione, mantenendo la richiesta di sopprimere talune informazioni.

(11) Sulla base della corrispondenza con la Romania, la Commissione ha adottato una decisione definitiva sul testo che intendeva pubblicare, conformemente al punto 33 della comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato ([4]). Con lettera del 25 luglio 2011 la Commissione ha informato la Romania della sua decisione di respingere la richiesta della Romania di sopprimere talune informazioni. Alla Romania è stato concesso un termine di 15 giorni per reagire a tale decisione e comunicare elementi supplementari a sostegno della sua richiesta.

(12) Con lettera dell'11 agosto 2011 la Romania ha comunicato alla Commissione che manteneva la propria posizione in merito alla soppressione di alcune informazioni ma non si opponeva più alla pubblicazione della decisione di avvio del procedimento.

(13) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([5]) il 13 settembre 2011. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni in merito alla misura in esame entro un mese dalla data della pubblicazione.

(14) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento dalla Romania, con lettere del 27 giugno 2011 e del 14 ottobre 2011. La Romania ha presentato ulteriori informazioni il 27 luglio 2011 e il 12 giugno 2012.

(15) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento dalla Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara — Traian Vuia — S. A. («il gestore aeroportuale») il 27 ottobre 2011, da Carpatair l'8 agosto 2011 e da Wizz Air il 24 giugno 2011 e il 27 ottobre 2011. La Commissione ha inoltre ricevuto osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento dalla associazione degli aeroporti rumeni, dall'ex direttore del gestore aeroportuale, nonché da Eurojet, da Austrian Airlines e dall'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA).

(16) La Commissione ha trasmesso le osservazioni di terzi sulla decisione di avvio del procedimento alla Romania il 4 settembre 2012 e il 20 settembre 2012. La Romania ha risposto a tali osservazioni con lettere del 5 ottobre 2012 e del 17 ottobre 2012.

([4]) Comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato (GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6).

([5]) Cfr. nota 1.

(17) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità rumene con lettere del 12 ottobre 2011, del 24 febbraio 2012, del 27 luglio 2012, del 9 agosto 2012, del 3 novembre 2012, del 30 ottobre 2014 e del 28 luglio 2015. Le autorità rumene hanno risposto con lettere del 16 novembre 2011, del 13 aprile 2012, del 3 maggio 2012, del 3 settembre 2012, del 5 ottobre 2012, del 12 dicembre 2012, del 2 dicembre 2014, del 9 dicembre 2014 e del 21 settembre 2015.

(18) Con lettera del 27 luglio 2012, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari al denunciante. Quest'ultimo ha risposto con informazioni supplementari il 3 settembre 2012. Il denunciante ha inoltre fornito informazioni il 7 giugno 2011, il 30 giugno 2011, l'8 agosto 2011, il 14 ottobre 2011, il 19 marzo 2012, il 14 maggio 2012, il 13 luglio 2012, il 19 ottobre 2012, il 3 dicembre 2012, il 1º luglio 2013, il 6 giugno 2014, il 10 luglio 2014, il 10 ottobre 2014, il 15 e il 16 ottobre 2014, il 10 novembre 2014, il 12 novembre 2014, il 14 novembre 2014, il 25 febbraio 2015, il 25 maggio 2015, il 28 maggio 2015, il 29 settembre 2015, il 10 dicembre 2015, il 22 dicembre 2015, il 13 aprile 2016, il 28 aprile 2016, il 27 febbraio 2018 e il 20 aprile 2018.

(19) L'11 febbraio 2015 e il 3 luglio 2015 Wizz Air ha fornito informazioni supplementari, tra cui una relazione elaborata da Oxera per Wizz Air, applicando il principio dell'operatore in un'economia di mercato (il MEOP) ai vari accordi stipulati tra Wizz Air e il gestore aeroportuale. Oxera ha presentato aggiornamenti delle relazioni e altre note il 14 maggio 2015, il 10 agosto 2015, il 21 settembre 2015, il 20 ottobre 2015, il 15 settembre 2017 e il 22 settembre 2017. Il 10 novembre 2017 la Commissione ha chiesto una versione non riservata delle risposte di Oxera del 15 e 22 settembre 2017. Il 15 novembre 2017, Oxera ha comunicato alla Commissione che Wizz Air non aveva chiesto la cancellazione di alcuna informazione e, dopo un ulteriore chiarimento con Oxera il 23 novembre 2017, il 1º dicembre 2017 la Commissione ha trasmesso alla Romania le risposte di Oxera del 15 e 22 settembre 2017. Il 1º febbraio 2018 le autorità rumene hanno presentato le proprie osservazioni relative allo studio di Oxera.

(20) Il 14 marzo 2014, la Commissione ha informato la Romania e gli interessati dell'adozione della comunicazione «Orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» ([6]) («orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014») e ha chiesto di presentare osservazioni entro 20 giorni lavorativi dalla pubblicazione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Il 4 aprile 2014 gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha ricevuto osservazioni da Carpatair il 25 marzo 2014, da Wizz Air il 30 aprile 2014 e dal gestore aeroportuale l'8 maggio 2014.

(21) Il 28 maggio 2014 la Commissione ha trasmesso alla Romania le osservazioni di terzi relative agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. La Commissione ha ricevuto le osservazioni della Romania in merito alle osservazioni delle parti interessate con lettera del 3 luglio 2014.

(22) Il gestore aeroportuale ha fornito informazioni supplementari l'11 novembre 2011, il 24 novembre 2016 e il 16 dicembre 2016. La Commissione ha inoltre ricevuto ulteriori osservazioni da parte del gestore aeroportuale il 18 gennaio 2016, il 31 gennaio 2016 e il 7 marzo 2016. L'11 marzo 2016 la Commissione ha trasmesso tali osservazioni alla Romania, che non ha formulato alcuna osservazione.

(23) Con lettera del 17 luglio 2015 la Commissione ha trasmesso le ulteriori osservazioni del denunciante e di Wizz Air alla Romania, che ha commentato tali osservazioni il 21 settembre 2015.

(24) Con lettera dell'11 marzo 2016, la Commissione ha trasmesso le ulteriori osservazioni di Oxera alla Romania, che ha commentato tali osservazioni il 15 aprile 2016.

(25) Il 30 ottobre 2017 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità rumene. La versione della richiesta tradotta in rumeno è stata inviata alle autorità rumene il 9 novembre 2017. Le autorità rumene hanno risposto dopo l'approvazione di due proroghe del termine il 15 gennaio 2018. Il 26 marzo 2018 e il 31 ottobre 2018 la Commissione ha inviato richieste di ulteriori chiarimenti alle autorità rumene; queste ultime hanno risposto rispettivamente il 4 giugno 2018 e il 21 novembre 2018. L'8 aprile 2019 le autorità rumene hanno fornito la traduzione delle loro risposte del 4 giugno 2018.

(26) Il 17 maggio 2019 Wizz Air ha inviato una lettera alla Commissione in cui rivendicava il diritto di accesso al fascicolo e il diritto di essere ascoltata; la Commissione ha risposto l'11 giugno 2019.

([6]) Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).

2. **AEROPORTO INTERNAZIONALE DI TIMIȘOARA**

2.1. **L'aeroporto**

(27) L'aeroporto internazionale di Timișoara è un aeroporto internazionale situato nella parte occidentale della Romania.

(28) La gestione dell'aeroporto è affidata al gestore aeroportuale (punto 15), una società per azioni in cui lo Stato rumeno detiene l'80 % delle azioni alla data della presente decisione ([7]). Il resto delle azioni è di proprietà di Fondul Proprietatea ([8]). In precedenza, il capitale azionario iniziale era stato interamente sottoscritto dalla Romania e pagato integralmente alla data di costituzione del gestore aeroportuale ([9]).

(29) Il gestore aeroportuale possiede l'infrastruttura dell'aeroporto, fatta eccezione per la pista, la pista di rullaggio e il piazzale, che sono di proprietà dello Stato rumeno. Quest'ultima infrastruttura è concessa dallo Stato al gestore aeroportuale.

(30) L'aeroporto internazionale di Timișoara dispone di una pista, di lunghezza pari a 3 500 metri e larga 45 metri. I piazzali dispongono di 22 posizioni di parcheggio. La capacità dell'aeroporto è pari a 1 300 passeggeri internazionali/ora e a 500 passeggeri nazionali/ora. L'aeroporto dispone anche di un terminal merci.

(31) Dal 2007 al 2009, ossia nel periodo in esame, l'aeroporto internazionale di Timișoara era il secondo aeroporto della Romania in termini di traffico (tabella 1). La tabella 1 comprende anche la successiva evoluzione del traffico fino al 2017.

Tabella 1: Traffico dell'aeroporto internazionale di Timișoara 2007-2018

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
834 580	**889 756**	**974 785**	1 137 218	1 200 762	1 035 929	757 069

2014	2015	2016	2017
736 191	924 459	1 161 510	1 650 000

Fonte: Autorità rumene

(32) Al momento della presente decisione, l'aeroporto internazionale di Timișoara ha in programma servizi aerei per passeggeri forniti da diverse compagnie aeree low cost. Wizz Air serve il numero più elevato di destinazioni europee, mentre Ryanair e Blue Air hanno un'offerta più limitata. L'aeroporto è servito anche da due vettori full service: Tarom e Lufthansa. Vi sono anche voli charter stagionali e diversi operatori merci.

(33) Dal 2007 al 2009 l'aeroporto internazionale di Timișoara è stato un hub regionale per Carpatair, un vettore aereo regionale full-service che serviva 32 destinazioni nazionali ed europee. Tra le altre compagnie aeree che servivano l'aeroporto in quel periodo, si annoverano Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.

(34) Gli aeroporti più vicini all'aeroporto internazionale di Timișoara sono:

— l'aeroporto di Arad, situato a 50 km di distanza, ossia a 40 minuti di viaggio su strada. L'aeroporto di Arad ha il più grande terminal merci della Romania occidentale. Il traffico passeggeri è diminuito da 67 183 passeggeri nel 2007 a 11 367 passeggeri nel 2018; e

([7]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia» — SA din 18.9.2008 — Statuto del gestore dell'aeroporto internazionale di Timișoara del 15 ottobre 2008 (lo «Statuto del 2008»), articolo 8.

([8]) Fondul Proprietatea è un fondo immobiliare costituito dal governo rumeno per indennizzare le persone che hanno perso le loro proprietà durante il regime comunista e le cui azioni petitorie non è stato possibile liquidare in natura. Il governo rumeno è diventato azionista di minoranza di Fondul Proprietatea (0,04 %) ridistribuendo ai richiedenti ammissibili le azioni della sua partecipazione iniziale.

([9]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara» — SA din 24.8.1998 — Statuto del gestore dell'aeroporto internazionale di Timișoara, in vigore dal 7 ottobre 1998 al 14 ottobre 2008 («Statuto del 1998») approvato con decisione governativa 521/1998, articolo 7.

— l'aeroporto di Caransebes, situato a 107 km di distanza, ossia a 1 ora e 14 minuti di viaggio su strada. Si tratta di un aeroporto privato senza servizio regolare, utilizzato per il trasporto aereo generale, i voli di soccorso e di polizia

(35) La tabella 2 riassume la situazione finanziaria ([10]) del gestore aeroportuale nel periodo in esame:

Tabella 2: Principali indicatori finanziari (in migliaia di RON)

migliaia di RON	2007	2008	2009
Entrate	23 473	30 545	41 067
Crescita delle vendite	n. d.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Margine EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Utile netto	2 417	4 874	3 508
Margine di utile netto	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Il piano di sviluppo dell'aeroporto internazionale di Timişoara 2006-2015

(36) Il piano di sviluppo 2006-2015 («Piano di sviluppo») prevedeva l'aumento del traffico passeggeri da 611 705 nel 2005 a 1 661 332 nel 2010, per raggiungere i 2 565 494 passeggeri nel 2015. Era stato previsto che l'adesione della Romania all'UE nel 2007 avrebbe incrementato il traffico del 16-18 %.

(37) Il piano di sviluppo ha constatato che nel periodo 2001-2005 il traffico passeggeri e il movimento degli aeromobili erano aumentati del 250 %. Il piano ha inoltre rilevato che nel 2006 la capacità esistente aveva raggiunto un livello critico per quanto riguarda il terminal passeggeri, il piazzale, la pista, la strada di accesso e i parcheggi; ciò metteva a rischio la possibilità di aprire nuove rotte e aumentare il numero di passeggeri sulle rotte esistenti. I lavori sono iniziati nel 2003 per quanto riguarda l'ampliamento del terminal passeggeri e nel 2004 per l'ampliamento del piazzale. Il piano di sviluppo ha confermato la necessità di proseguire l'ampliamento e lo sviluppo di infrastrutture per far fronte al previsto aumento del traffico.

3. MISURE CONTESTATE

3.1. Misura 1 — Finanziamenti annuali concessi al gestore aeroportuale

(38) Il gestore aeroportuale ha ricevuto sovvenzioni annuali dallo Stato («misura 1»). Secondo la Romania, il finanziamento concesso al gestore aeroportuale nel periodo 2007-2009 riguardava i seguenti tipi e importi di investimenti (tabella 3).

Tabella 3: Finanziamenti pubblici concessi al gestore aeroportuale nel periodo 2007-2009

Anno	Voce n.	Importo in migliaia di RON)	Progetto d'investimento	Proprietario dell'infrastruttura
2007	1	500	Sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio	Aeroporto
	2	1 758	Sviluppo del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
	3	6 846	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
		9 104	**Totale parziale**	

([10]) Rapporto di analisi del 7 febbraio 2011 su Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
	5	242	Sviluppo del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
	6	97,24	Metal detector presso i cancelli di sicurezza	Aeroporto
	7	4 598,4	Sistema di rilevamento esplosivi	Aeroporto
	8	703,99	Dispositivi portatili di rilevamento esplosivi	Aeroporto
	9	1 344,00	Dispositivi di illuminazione	Aeroporto
	10	1 773,61	Sistema di scansione a raggi X	Aeroporto
	11	511,81	Telaio semovente EMS	Aeroporto
		19 507,7	**Totale parziale**	
2009	12	2 387,99	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
	13	6 379,96	Miglioramento del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
		8 767,95	**Totale parziale**	
2007-2009		**37 379,65**	**Totale**	

(39) Secondo la Romania, il finanziamento degli investimenti aveva le seguenti basi giuridiche:

(1) Per quanto riguarda le attrezzature di sicurezza, la decisione governativa 1461/2007 riguardava il finanziamento di programmi per l'acquisto di attrezzature di sicurezza aeroportuale, comprendente le attrezzature di sicurezza da finanziare presso l'aeroporto internazionale di Timişoara nel 2008. Il finanziamento è stato stanziato nel progetto di bilancio 2008 e approvato con decisione governativa 666/2008 del 24 giugno 2008.

(2) Per il resto degli investimenti, la decisione governativa 615/2002 ha approvato il programma strategico per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale dell'aeroporto internazionale di Timişoara per il periodo 2002-2015. È stata modificata dalla decisione governativa 1212/2007 che ha approvato il programma strategico per il periodo 2007-2015. L'elenco degli investimenti è stato incluso specificamente nel programma strategico. Gli importi stanziati per questi investimenti sono stati inclusi negli atti giuridici che approvano i bilanci per gli anni 2007, 2008 e 2009 ([11]).

3.2. **Misura 2 — Gli AIP del 2007, 2008 e 2010**

3.2.1. *L'AIP del 2007 e l'AIP del 2008*

(40) In base alle informazioni fornite dalla Romania, ciascun gestore aeroportuale ha il potere, ai sensi del quadro giuridico nazionale applicabile, di fissare i diritti aeroportuali. I diritti fissati dal gestore aeroportuale sono soggetti alla pubblicazione formale prevista dalle norme internazionali per il settore dell'aviazione, nelle pubblicazioni di informazione aeronautica («AIP»). Di conseguenza, la politica tariffaria per l'utilizzo dell'aeroporto internazionale di Timişoara è stata fissata solo in relazione a tale aeroporto e non è applicabile a nessun altro aeroporto nel territorio regionale o nazionale. Gli AIP sono proposti dalla direzione esecutiva del gestore aeroportuale e approvati dal consiglio di amministrazione, conformemente alle prerogative espressamente previste dallo statuto della società.

(41) I diritti applicabili sono stati pubblicati nell'AIP il 7 giugno 2007 con il riferimento GEN 4.1-17 («AIP del 2007») come segue:

([11]) Decreto 289 del ministero dei Trasporti, del ministero delle Finanze e del ministero del Lavoro, del 21 febbraio 2007, per il bilancio 2007, decisione governativa 666 del 24 giugno 2008 per il bilancio 2008 e decisione governativa 721 del 17 giugno 2009 per il bilancio 2009.

Tabella 4: Diritti aeroportuali previsti dall'AIP del 2007 (in EUR)

Diritto	Diritto minimo	Tasso unitario
Atterraggio	50	7/tonnellata
Illuminazione	50	2,10/tonnellata
Parcheggio	15	0,15/tonnellata/ora
Servizio passeggeri		
— ***voli internazionali***		8/passeggero
— ***voli nazionali***		3/passeggero
— ***sicurezza***		7/passeggero
— ***transito o trasferimento***		5/passeggero

(42) A norma dell'AIP del 2007, le riduzioni dei diritti di atterraggio sulla base del numero di atterraggi sono riassunte nella seguente tabella:

Tabella 5: Riduzioni dei diritti aeroportuali previste dall'AIP del 2007

Voli internazionali	
Numero di atterraggi/anno	**Riduzione (%)**
250-500	10
501-1 200	20
1 201-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
3 501-4 000	70
> 4 001	85

(43) Inoltre, si concede uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio per un periodo di sei mesi ai nuovi operatori aerei che effettuano almeno due voli alla settimana e per nuove destinazioni che non sono ancora collegate all'aeroporto internazionale di Timișoara.

(44) I diritti aeroportuali applicabili per il 2008 sono stati pubblicati nell'AIP il 23 ottobre 2008 con il riferimento GEN 4.1-17 («AIP del 2008») come segue:

Tabella 6: Diritti aeroportuali applicabili (AIP del 2008) in EUR

Diritto	Diritto minimo	Tasso unitario
Atterraggio	50	7/tonnellata
Illuminazione	50	2,10/tonnellata
Parcheggio	15	0,15/tonnellata/ora
Servizio passeggeri		
— ***voli internazionali***		8/passeggero
— ***voli nazionali***		5/passeggero
— ***sicurezza***		10/passeggero
— ***transito o trasferimento***		1,50/passeggero
— ***persone a mobilità ridotta***		0,20/passeggero

(45) L'AIP del 2008 ha aumentato il prezzo dei diritti per la sicurezza dei passeggeri dai 7 EUR del 2007 a 10 EUR per passeggero. La tassa passeggeri per i passeggeri in transito o in trasferimento è stata ridotta da 5 EUR per passeggero a 1,50 EUR. Inoltre, il gestore aeroportuale ha introdotto un diritto di 0,20 EUR per le persone a mobilità ridotta.

(46) L'AIP del 2008 prevede riduzioni dei diritti di atterraggio in base al numero di sbarchi dell'anno precedente come segue:

Tabella 7: Riduzioni dei diritti aeroportuali (AIP del 2008)

Voli internazionali	
Numero di atterraggi/anno	**Riduzione (%)**
250-500	10
501-1 200	20
1 201-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
> 3 501	70

(47) L'AIP del 2008 prevede anche uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio, per un periodo di 12 mesi, per i nuovi operatori aerei dell'aeroporto internazionale di Timişoara che effettuano almeno tre voli settimanali su un aeromobile di almeno 70 posti. Per ogni nuova destinazione aperta, lo sconto applicato ai diritti di atterraggio è pari al 50 % per un periodo di sei mesi.

(48) Oltre agli sconti e alle riduzioni precedenti, il gestore aeroportuale concede anche un rimborso parziale dei pagamenti ricevuti a titolo dei diritti di imbarco (tabella 8).

Tabella 8: Rimborso delle entrate provenienti dai diritti di imbarco ai sensi dell'AIP del 2008

Numero di passeggeri imbarcati/anno garantiti dall'utente	**Rimborso**
150 001-300 000	10 %
300 001-500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *L'AIP del 2010*

(49) Il 26 agosto 2010 è stata pubblicata una modifica ai diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale di Timişoara («AIP del 2010»). Il gestore aeroportuale ha introdotto una nuova categoria di sconti per aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 70 tonnellate («MTOW»):

Tabella 9: Gli sconti dell'AIP del 2010 per gli aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate

Numero di passeggeri imbarcati/mese garantiti dall'utente	**Sconto (%)**
0-10 000	0
10 001-18 000	72
18 001-36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air**

(50) A metà del 2008, il gestore aeroportuale e Wizz Air hanno firmato una serie di accordi che stabiliscono i principi della loro cooperazione, nonché i termini e le condizioni di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali da parte della compagnia aerea. Gli accordi firmati comprendevano: i) un memorandum d'intesa, ii) un accordo di commercializzazione, iii) un accordo operativo e iv) un accordo di assistenza a terra (nell'insieme gli «accordi del 2008»). Sulla base degli accordi del 2008, Wizz Air ha iniziato le sue operazioni dall'aeroporto internazionale di Timişoara alla fine del 2008. Nel 2009 la compagnia aerea ha progressivamente aumentato il numero di destinazioni internazionali servite con aeromobili del tipo A320 (280 posti).

3.3.1. *Il memorandum d'intesa del 25 giugno 2008*

(51) Il memorandum d'intesa («memorandum d'intesa» o «MI») è stato firmato il 25 giugno 2008 dal gestore aeroportuale e da Wizz Air. È stato firmato per un periodo iniziale di tre anni, più un anno durante il quale le parti potevano procedere alla risoluzione per inadempienza contrattuale. Il protocollo d'intesa ha definito i principi generali della cooperazione, nonché i termini e le condizioni per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ad opera di Wizz Air.

(52) Il gestore aeroportuale ha accettato di ampliare il terminal passeggeri per metterlo in grado di gestire fino a tre milioni di passeggeri l'anno entro il 1º gennaio 2011. Ha inoltre convenuto di innalzare la categoria di atterraggio e decollo della pista, portandola alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009, e di mettere a disposizione bande orarie secondo la richiesta di Wizz Air.

(53) Wizz Air ha accettato di svolgere attività di commercializzazione per il gestore aeroportuale. In particolare, si è convenuto di promuovere le destinazioni di volo di Wizz Air da o per l'aeroporto, in modo da aumentare il numero di passeggeri in partenza e in arrivo presso l'aeroporto stesso. In cambio, il gestore aeroportuale ha accettato di pagare costi di commercializzazione, a seconda del numero di atterraggi e del numero di passeggeri garantito.

3.3.2. *L'accordo di commercializzazione del 30 luglio 2008*

(54) L'accordo di commercializzazione («accordo di commercializzazione») è stato firmato dalle parti il 30 luglio 2008 per un primo periodo di tre anni a decorrere dall'11 dicembre 2008. La durata dell'accordo di commercializzazione poteva essere prorogata di un anno dopo un periodo iniziale di tre anni.

(55) L'accordo di commercializzazione fissava i termini e le condizioni delle attività di commercializzazione svolte da Wizz Air, allo scopo di aumentare il numero di passeggeri in partenza e in arrivo presso l'aeroporto.

(56) L'accordo di commercializzazione specifica le seguenti attività di commercializzazione che Wizz Air deve svolgere:

— promozione dell'aeroporto internazionale di Timişoara e dei voli di Wizz Air da e per l'aeroporto internazionale di Timişoara nella rivista della compagnia aerea, distribuita a bordo o consultabile online;

— pubblicità dell'aeroporto internazionale di Timişoara sul proprio sito;

— elaborazione di una strategia di commercializzazione per l'aeroporto internazionale di Timişoara e per Wizz Air;

— promozioni pubblicitarie per i servizi aerei presso l'aeroporto internazionale di Timişoara; e

— altre attività promozionali per favorire l'incremento del numero di passeggeri presso l'aeroporto internazionale di Timişoara.

(57) Le attività di commercializzazione dovevano svolgersi sia sui media rumeni sia su quelli stranieri.

(58) In cambio delle attività di commercializzazione di Wizz Air, il gestore aeroportuale era tenuto a pagare a Wizz Air costi di commercializzazione in funzione del numero di passeggeri in partenza garantito.

(59) L'accordo di commercializzazione prevedeva che, in caso di aumento dei diritti regolamentati nell'accordo operativo o nell'accordo di assistenza a terra, i costi di commercializzazione dovessero essere modificati in misura corrispondente alla variazione dei diritti aeroportuali.

(60) Inoltre, il gestore aeroportuale ha i seguenti obblighi nei confronti di Wizz Air:

— consentire a Wizz Air di utilizzare le infrastrutture dell'aeroporto internazionale di Timişoara per le attività commerciali e di commercializzazione;

— favorire i contatti di Wizz Air con gli enti pubblici e le imprese locali;

— condividere con Wizz Air le esperienze, le conoscenze e i contatti di cui il gestore dispone in merito ai servizi di commercializzazione e ai media locali;

— coinvolgere Wizz Air nelle proprie attività di promozione e di commercializzazione;

— concedere a Wizz Air spazi pubblicitari nell'aeroporto internazionale di Timişoara;

— sostenere Wizz Air con attività di pubbliche relazioni.

(61) L'accordo di commercializzazione prevedeva che Wizz Air emettesse una fattura per i costi di commercializzazione dopo aver ricevuto dal gestore aeroportuale una fattura pro-forma relativa ai costi dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra.

(62) In base all'accordo di commercializzazione, Wizz Air era tenuta a inviare al gestore aeroportuale, con frequenza almeno annuale, relazioni sulle attività di commercializzazione svolte (descrivendo ad esempio le attività di commercializzazione, i gruppi destinatari, la pubblicità, la frequenza, la scelta dei media, gli importi spesi per le attività di commercializzazione).

3.3.3. *Risoluzione dell'accordo di commercializzazione e pagamento dei costi di commercializzazione da parte del gestore aeroportuale*

(63) L'11 febbraio 2010 il gestore aeroportuale ha deciso di procedere alla risoluzione dell'accordo di commercializzazione.

(64) Per quanto riguarda le norme in materia di appalti pubblici, l'autorità nazionale rumena per la regolamentazione e il controllo degli appalti pubblici ha concluso che l'aggiudicazione dell'accordo di commercializzazione, senza applicare alcuna delle procedure di aggiudicazione previste dalla legislazione nazionale, costituiva una violazione di tali norme ed era punibile con un'ammenda compresa tra 70 000 e 100 000 RON.

(65) Il gestore aeroportuale aveva ricevuto da Wizz Air fatture per un totale di 2 560 992,90 EUR relative a servizi di commercializzazione nel periodo ottobre 2008-gennaio 2010. Le autorità rumene sostengono che il gestore aeroportuale non avrebbe pagato tale importo e che l'obbligo di pagamento derivante dall'accordo di commercializzazione sarebbe stato estinto conformemente al diritto commerciale.

(66) Dalle fatture inviate da Wizz Air al gestore aeroportuale emerge che i costi di commercializzazione sono stati fatturati con qualche mese di ritardo.

3.3.4. *L'accordo operativo del 1º agosto 2008*

(67) L'accordo operativo è stato concluso il 1º agosto 2008 per il periodo 11 dicembre 2008 - 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per altri 12 mesi, ogni anno nel giorno dell'anniversario della sua entrata in vigore («l'accordo operativo»). ([12]) L'accordo operativo specificava i requisiti dei servizi che il gestore aeroportuale avrebbe dovuto fornire a Wizz Air (servizi passeggeri, servizi di sicurezza, servizi di transito/trasferimento) e fissava i diritti aeroportuali che Wizz Air avrebbe dovuto pagare, nonché i relativi sconti ed esenzioni.

(68) I diritti erano sostanzialmente ([13]) gli stessi previsti nell'AIP del 2008. Inoltre, la compagnia aerea aveva diritto a uno sconto del 50 % per sei mesi in caso di aumento delle frequenze.

(69) I pagamenti per i servizi erano dovuti a 30 giorni dal ricevimento della fattura, «*senza alcuna deduzione a causa di presunte domande riconvenzionali o di altro tipo*». Gli interessi di mora erano fissati al 6,5 % all'anno. Le sanzioni dovevano essere indicate in una fattura.

([12]) Si tratta dell'accordo operativo cui fa riferimento l'accordo di commercializzazione.

([13]) Ad eccezione dei diritti per i voli nazionali, dal momento che Wizz Air non operava alcun volo nazionale.

(70) La violazione della riservatezza del contratto era punibile con una sanzione pecuniaria di 10 000 EUR.

(71) Il 25 giugno 2010 l'accordo operativo è stato modificato da un nuovo sistema di sconti, che copriva il periodo fino al 6 febbraio 2011. Questo nuovo sistema di sconti corrisponde a quello indicato nell'AIP del 2010.

3.3.5. *L'accordo di assistenza a terra del 1º agosto 2008*

(72) L'accordo di assistenza a terra costituiva un allegato dell'accordo IATA sui servizi di assistenza a terra dell'aprile 2004 ed era valido dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per altri 12 mesi ogni anno nel giorno dell'anniversario della sua entrata in vigore ([14]).

(73) L'accordo di assistenza a terra fissava a 150 EUR i diritti di assistenza per un aeromobile passeggeri Airbus A320, relativamente a un'unica assistenza a terra consistente in un arrivo e nella successiva partenza. I servizi «su richiesta» non erano inclusi e dovevano essere addebitati separatamente.

(74) Le fatture relative ai servizi di assistenza dovevano essere emesse entro il quinto giorno del mese successivo. I pagamenti dovevano essere effettuati entro 30 giorni dalla data di ricevimento della fattura. Gli interessi di mora erano fissati a un tasso annuo del 6,5 %.

(75) Il 1º febbraio 2010 l'accordo di assistenza a terra è stato prorogato per un periodo di un anno a decorrere dal 6 febbraio 2010. La disposizione dell'accordo di commercializzazione, che consentiva l'immediata risoluzione dell'accordo di assistenza a terra e dell'accordo operativo senza la possibilità di esigere danni al momento della scadenza o della risoluzione dell'accordo di commercializzazione, è stata dichiarata nulla.

(76) Il 25 giugno 2010 l'accordo di assistenza a terra è stato modificato da un nuovo sistema di sconti, applicabile ai diritti di assistenza e ai servizi su richiesta, valido fino al 6 febbraio 2011. Il nuovo sistema di sconti era stato introdotto con decisione del consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale il 15 giugno 2010. Questo nuovo sistema di sconti corrisponde a quello indicato nell'AIP del 2010.

3.4. **Misura 4 -La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009-febbraio 2010**

(77) Il 28 aprile 2010 il gestore aeroportuale ha inviato a Wizz Air una intimazione di pagamento di 2 825 360 EUR per le fatture relative ai canoni dovuti in base all'accordo operativo e all'accordo di assistenza a terra emesse dall'ottobre 2009 al febbraio 2010.

(78) Al momento della decisione di avvio del procedimento, Wizz Air aveva pagato solo 264 367,10 EUR nel primo semestre del 2010 e, a quanto sembra, il gestore aeroportuale non aveva intrapreso altre azioni per riscuotere gli importi dovuti.

4. **MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE**

(79) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha concluso che l'aliquota di base dei diritti aeroportuali prevista dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 non costituiva un aiuto di Stato.

(80) La decisione di avvio del procedimento, tuttavia, ha sollevato la questione se le seguenti misure fossero state concesse a condizioni di mercato e non avessero quindi comportato aiuti di Stato. In caso contrario, occorreva decidere se tale aiuto di Stato potesse essere considerato compatibile con il mercato interno:

— i finanziamenti annuali per il funzionamento concessi al gestore aeroportuale nel 2007, 2008 e 2009;

— gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010;

— gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale;

— la tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010.

([14]) Si tratta dell'accordo di assistenza a terra cui fa riferimento l'accordo di commercializzazione.

4.1. **Misura 1 — Finanziamenti annuali per il funzionamento concessi al gestore aeroportuale 2007-2009**

(81) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento annuale concesso al gestore aeroportuale non sia conforme al MEOP, poiché non erano stati forniti piani industriali né proiezioni di redditività, poiché l'azionista di minoranza (Fondul Proprietatea) apparentemente non aveva contribuito al finanziamento alle stesse condizioni e infine poiché non era chiaro se il gestore aeroportuale avesse costantemente pagato agli azionisti i dividendi corrispondenti.

4.2. **Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010**

(82) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che gli sconti e le riduzioni dell'AIP del 2007 costituissero aiuti di Stato e non era pertanto possibile escludere che l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 comportassero aiuti di Stato. La Commissione non ha potuto escludere che alcuni utenti dell'aeroporto internazionale di Timişoara avessero ricevuto un vantaggio selettivo grazie a tali sconti e riduzioni. Per quanto riguarda la nuova riduzione per gli aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate fissata dall'AIP del 2010, la Commissione ha ritenuto che costituisse un aiuto di Stato, dal momento che non era a prima vista sufficiente a coprire i costi del gestore aeroportuale. Inoltre, la differenza riscontrata tra i diritti applicati ai passeggeri nazionali e quelli applicati ai passeggeri internazionali, nonché ai passeggeri in transito, ha indotto la Commissione a mettere in dubbio il carattere non discriminatorio dei regimi adottati.

4.3. **Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale**

(83) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che gli accordi del 2008 con Wizz Air non fossero stati conclusi in normali condizioni di mercato e che, pertanto, Wizz Air abbia ricevuto un vantaggio economico selettivo. La Commissione ha quindi ritenuto in via preliminare che gli accordi del 2008 costituissero aiuti di Stato.

4.4. **Misura 4 -La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009-febbraio 2010**

(84) La Commissione ha ritenuto in via preliminare di non poter escludere che la tolleranza dimostrata in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali implichi un aiuto di Stato, in quanto non era stata adottata alcuna misura di esecuzione.

5. **OSSERVAZIONI DELLA ROMANIA**

5.1. **Misura 1 — Finanziamenti annuali concessi al gestore aeroportuale 2007-2009**

(85) La Romania ha spiegato che i presunti aiuti al funzionamento concessi al gestore aeroportuale riguardano in realtà i costi di investimento e non costituiscono un aiuto di Stato. I progetti di investimento sono indicati nella tabella 3 della presente decisione.

(86) Per quanto riguarda il finanziamento del miglioramento della pista e dell'ampliamento del piazzale aeromobili nel 2007, 2008 e 2009, la Romania sostiene che tale finanziamento era stato effettuato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, il MEOP è rispettato se gli investimenti sono effettuati in attività detenute dallo Stato che generano entrate derivanti da dividendi e canoni di concessione. In questo caso, la Romania ha calcolato un canone di concessione pari al 2 % del reddito lordo ottenuto mediante la concessione. La Romania ha dichiarato che il piano di sviluppo e la valutazione della capacità dell'aeroporto internazionale di Timişoara, elaborata nel 2006 (la «valutazione della capacità») indicavano la sostenibilità economica degli investimenti. Secondo la Romania, la sostenibilità economica era prevedibile, in quanto l'incremento del numero di passeggeri e il miglioramento dell'efficienza avrebbero prodotto una crescita delle entrate derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale. Secondo la Romania, gli investimenti erano necessari anche per soddisfare i requisiti di sicurezza aerea (in particolare per impedire l'accesso non autorizzato agli aerei) e per far fronte alle esigenze operative derivanti dalla crescita del traffico. La Romania ha aggiunto che, oltre alle attività commerciali, l'infrastruttura è stata utilizzata per attività militari, missioni ufficiali, missioni di ricerca e salvataggio, voli umanitari e per aiuti di emergenza e voli delle Nazioni Unite, della Croce Rossa, della Mezzaluna Rossa e simili. La Romania ha dichiarato che le attività di interesse nazionale (esercito e difesa nazionale, missioni umanitarie e di soccorso e simili) rientrano nell'ambito del servizio pubblico. La Romania ha fatto presente che, in base al diritto rumeno, il gestore aeroportuale era tenuto a consentire il libero utilizzo delle infrastrutture aeroportuali per attività non commerciali.

(87) Per quanto riguarda il finanziamento delle attrezzature di sicurezza nel 2008, la Romania sostiene che tale finanziamento riguarda attività che rientrano nell'ambito del servizio pubblico. La Romania ha dichiarato che tali investimenti erano richiesti dal regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, dal regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione e dal diritto nazionale. Inoltre, la Romania ha dichiarato che il gestore aeroportuale ha utilizzato le attrezzature di sicurezza al fine di conformarsi ai requisiti in materia di sicurezza alle frontiere imposti dal regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(88) Per quanto riguarda il finanziamento dell'ampliamento e del *miglioramento del terminal non Schengen* nel 2007, 2008, 2009 e 2010, la Romania sostiene che tale finanziamento sarebbe stato effettuato in conformità del MEOP o sarebbe stato connesso ad attività di competenza dei poteri pubblici. Secondo la Romania, tali investimenti si basavano su considerazioni economiche, volte a preparare l'aeroporto a un maggior numero di passeggeri. La Romania ha dichiarato che lo Stato era guidato da prospettive di redditività a più lungo termine. Inoltre, la Romania ha spiegato che gli investimenti erano necessari per soddisfare gli obblighi che il paese doveva adempiere per aderire allo spazio Schengen. In particolare, la Romania ha dichiarato che gli investimenti erano necessari per conformarsi al regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio e al regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(89) Per quanto riguarda il finanziamento dello *sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio* nel 2007, la Romania ha sostenuto che tale finanziamento è stato effettuato in conformità del MEOP. La Romania ha dichiarato che nel 2005 era stato condotto uno studio di fattibilità su tale investimento, che comprendeva un piano industriale e una valutazione della redditività dell'investimento. Secondo la Romania, l'analisi della redditività segnalava la possibilità di entrate rilevanti.

(90) Per quanto riguarda il finanziamento dei *dispositivi di illuminazione* nel 2008, la Romania sostiene che tale finanziamento è stato effettuato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, l'investimento in dispositivi di illuminazione era necessario per garantire un uso ottimale delle infrastrutture aeroportuali nonché la sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili. La Romania ha dichiarato che l'investimento si è rivelato vantaggioso anche ex post.

5.2. **Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010**

5.2.1. *L'AIP del 2007 e l'AIP del 2008*

(91) La Romania afferma che, dal 2007, il gestore aeroportuale opera in modo redditizio e che da allora gli utili sono aumentati costantemente. In tale contesto, le tariffe applicate dal gestore aeroportuale hanno coperto i costi dei servizi prestati.

(92) La Romania ha dichiarato che le decisioni sull'applicazione dei diritti aeroportuali si basavano su note informative di carattere economico e finanziario elaborate da un ufficio specializzato del gestore aeroportuale.

(93) Secondo la Romania, i diritti aeroportuali sono stati pubblicati negli AIP ed erano applicabili a tutti gli utenti in maniera non discriminatoria.

(94) La Romania ha chiarito che l'AIP del 2007 e l'AIP del 2008 erano stati approvati dal consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale circa due mesi prima dell'entrata in vigore di ciascun AIP.

(95) Secondo la Romania, il modello commerciale di Carpatair, ossia il modello «hub and spoke», ha portato a una situazione in cui, nei momenti di punta degli arrivi di voli passeggeri di Carpatair, le capacità aeroportuali erano quasi completamente esaurite. Nei momenti di minor traffico, invece, la capacità era sottoutilizzata. Pertanto, i costi incrementali di un maggior afflusso di passeggeri all'aeroporto internazionale di Timişoara, almeno al di fuori dei momenti di punta derivanti dal modello operativo di Carpatair, erano assai modesti poiché i costi erano in gran parte fissi. Di conseguenza, le stime indicavano che diritti aeroportuali anche modesti si sarebbero dimostrati redditizi in una prospettiva incrementale. Lo dimostra l'aumento del 39 % delle entrate di esercizio osservato dal gestore aeroportuale nel periodo 2008-2010; tale aumento è stato ottenuto incrementando i costi di esercizio solo del 22 %.

(96) Secondo la Romania, le riduzioni e gli sconti previsti dall'AIP del 2007 e dall'AIP del 2008 riflettono le economie di scala ottenute dal gestore aeroportuale a causa dell'elevato costo fisso delle operazioni aeroportuali. Ciò significa che vi è un forte incentivo a ottenere volumi incrementali. Riduzioni e sconti sono concepiti per incentivare e incrementare quei tipi di attività economica che sfruttano l'infrastruttura aeroportuale nel modo più efficiente possibile.

5.2.2. *L'AIP del 2010*

(97) Secondo la Romania, il gestore aeroportuale ha agito autonomamente nel determinare i diritti e le riduzioni pubblicati nell'AIP del 2010. La Romania ha dichiarato che i diritti e le riduzioni non sono imputabili allo Stato.

(98) La Romania ha affermato che l'AIP del 2010 è stato adottato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, l'analisi del rispetto del MEOP dovrebbe tenere conto delle entrate non aeronautiche, dell'esternalizzazione della rete e dell'aumento del valore della società. Il 14 % circa delle entrate del gestore aeroportuale derivava da attività non aeronautiche. Secondo la Romania, i passeggeri delle compagnie aeree low cost sono in genere più inclini ad acquistare giornali, prodotti alimentari, bevande o simili nei negozi dell'aeroporto rispetto ad altri passeggeri, in quanto le compagnie aeree low cost di solito non offrono questi servizi a bordo.

(99) La Romania ritiene che l'AIP del 2010 abbia incentivato le compagnie aeree ad attirare un maggior numero di passeggeri. Ha dichiarato inoltre che, per tutto il periodo di applicazione dell'AIP del 2010, il traffico dell'aeroporto aveva registrato un andamento positivo (cfr. tabella 10).

Tabella 10: aeroporto di Timişoara — entrate e numero di passeggeri

	Numero totale di passeggeri	**Totale delle entrate RON (EUR)**
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) La Romania ha segnalato che i diritti aeroportuali applicabili a Carpatair sono stati ridotti del 70 % per gli atterraggi e del 50 % per l'illuminazione. Sono stati imputati solo 1,5 EUR per passeggero in trasferimento. Secondo l'AIP del 2010, la riduzione massima dei diritti aeroportuali applicabile a Wizz Air era compresa tra il 67 % e il 72 %. A Wizz Air non sono mai stati applicati sconti compresi tra il 72 % e l'85 %, in quanto la compagnia non ha mai raggiunto le rispettive soglie. Secondo la Romania, anche altre compagnie aeree erano ammissibili alla riduzione dei diritti in funzione del livello di passeggeri o di movimenti raggiunto.

(101) La Romania ha dichiarato che la riduzione dei diritti aeroportuali nell'AIP del 2010 riflette i costi di opportunità che il gestore aeroportuale deve sostenere per fornire servizi alle imprese che utilizzano aeromobili di piccole dimensioni e hanno tempi di rotazione più lunghi, rispetto ai servizi forniti ad aeromobili più grandi con un numero maggiore di passeggeri per atterraggio. L'AIP del 2010 mirava ad attirare le compagnie aeree con tempi di rotazione più brevi, in modo da consentire un maggior numero di rotazioni all'ora e migliorare così la capacità operativa del gestore aeroportuale in termini di numero di atterraggi all'ora.

(102) La Romania afferma che gli sconti applicati a Wizz Air rispecchiano anche la minore quantità di servizi utilizzati. Wizz Air offriva solo voli diretti e quindi non richiedeva le strutture e i servizi necessari per il trasferimento. Per i voli di transito, il gestore aeroportuale deve raddoppiare i servizi di sicurezza. Secondo la Romania, il 60 % dei passeggeri di Wizz Air effettua il check-in online, con una sensibile riduzione del personale addetto al check-in. I passeggeri di Wizz Air recano con sé meno bagagli, con una conseguente riduzione del personale e delle strutture necessarie per la movimentazione dei bagagli. Secondo la Romania, lo stesso personale di Wizz Air effettuava un regolare servizio di pulizia degli aeromobili durante il tempo di rotazione.

5.3. **Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale**

(103) La Romania sostiene che nessuno degli investimenti destinati al ripristino della pista di rullaggio o all'ampliamento del piazzale era stato effettuato specificamente a causa della presenza di Wizz Air. Secondo la Romania, gli investimenti effettuati dallo Stato in qualità di azionista principale erano stati avviati prima che Wizz Air annunciasse l'intenzione di operare presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. La Romania ha dichiarato che, analogamente, gli investimenti e le riparazioni realizzati con risorse proprie dal gestore aeroportuale non dipendevano dalla presenza di Wizz Air o di altre compagnie aeree presso l'aeroporto internazionale di Timişoara, bensì dalla necessità di garantire le condizioni di sicurezza necessarie per il corretto svolgimento dell'attività aeroportuale. Le riparazioni sono state effettuate a causa della normale usura e non per la presenza di determinate compagnie aeree.

(104) Come la Romania ha indicato nel suo preambolo, il memorandum d'intesa era un accordo di principio che non imponeva alle parti alcun obbligo giuridico. La Romania sostiene che, fatta eccezione per la violazione della clausola di riservatezza, l'accordo non prevedeva sanzioni per eventuali violazioni. Oltre all'assenza di un valido obbligo relativo alla fornitura dei servizi elencati nel memorandum d'intesa, il gestore aeroportuale non ha realizzato alcuna opera infrastrutturale nel periodo in questione, a parte i lavori infrastrutturali che non avevano alcun nesso con l'attività di Wizz Air.

(105) Secondo la Romania, il memorandum d'intesa esprime l'intenzione delle parti di avviare negoziati in buona fede per una potenziale cooperazione basata su accordi obbligatori. La Romania sostiene che tali accordi obbligatori sono stati effettivamente stipulati, sostituendo in pratica il memorandum d'intesa: si tratta dell'accordo operativo, dell'accordo di assistenza a terra e dell'accordo di commercializzazione.

(106) Secondo la Romania, firmando gli accordi del 2008 con Wizz Air il gestore aeroportuale ha agito conformemente al MEOP. Per corroborare tale argomentazione, la Romania ha inviato alla Commissione un piano industriale ex ante ricostruito ex post, che dimostrava come gli accordi del 2008 con Wizz Air avrebbero prevedibilmente generato un maggior numero di passeggeri e profitti più elevati.

5.4. **Misura 4 — La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010**

(107) La Romania ha dichiarato che, per quanto riguarda il pagamento dei diritti aeroportuali dovuti da Wizz Air al gestore aeroportuale, quest'ultimo ha agito autonomamente. Secondo la Romania, la decisione adottata in tale contesto non è quindi imputabile allo Stato rumeno.

(108) A giudizio della Romania, la decisione del gestore aeroportuale, relativa al pagamento dei diritti aeroportuali dovuti da Wizz Air al gestore stesso, rispettava il MEOP.

(109) Secondo la Romania, gli importi che dovevano essere rimborsati a Wizz Air, o recuperati presso quest'ultima, sono stati reciprocamente compensati il 1º marzo 2014 nell'accordo transattivo n. 20310 ([15]) tra il gestore aeroportuale e Wizz Air («l'accordo transattivo»).

(110) La Romania ha comunicato che, al 20 novembre 2014, i debiti contratti dal gestore aeroportuale nei confronti di Wizz Air ammontavano a 0 EUR, mentre i debiti di Wizz Air nei confronti del gestore aeroportuale ammontavano a 122 861,67 EUR per le operazioni svolte dal 1º al 31 ottobre 2014 e a 1 256,12 EUR per la locazione di uno spazio amministrativo presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. Secondo la Romania, il pagamento di tali importi doveva essere effettuato il 30 novembre 2014.

([15]) L'accordo transattivo si fondava sulle azioni seguenti. Il gestore aeroportuale ha presentato istanza di arbitrato (con il n. 24/2011) nei confronti di Wizz Air alla Corte arbitrale della Camera di commercio e industria di Cluj («Corte arbitrale di Cluj»). La Corte arbitrale di Cluj ha pronunciato il lodo arbitrale n. 3 del 16 maggio 2012 (il «lodo arbitrale»). Con decisione dell'11 giugno 2012, la Corte arbitrale di Cluj ha corretto alcuni errori. Il lodo arbitrale ha disposto il pagamento, da parte di Wizz Air, di determinate fatture emesse dal gestore aeroportuale, e ha stabilito il saldo da pagare sulla base dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra. Il gestore aeroportuale ha inoltre chiesto a Wizz Air il pagamento degli interessi di mora. Wizz Air ha presentato istanza contro il gestore aeroportuale, chiedendo che a quest'ultimo fosse imposto il pagamento delle fatture emesse da Wizz Air sulla base dell'accordo di commercializzazione. Con decisione n. 3597 del 3 ottobre 2012, il Tribunale competente di Cluj ha parzialmente accolto l'azione legale intentata da Wizz Air contro il gestore aeroportuale.

6. **OSSERVAZIONI DA TERZI**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale*

(111) Secondo Carpatair, i vari sistemi a favore dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara costituiscono un aiuto di Stato. Carpatair stima che il presunto aiuto concesso a Wizz Air ammonti a 5,5 milioni di EUR per il periodo compreso tra l'ottobre 2008 e il dicembre 2010. Sarebbe stato concesso mediante l'accordo di commercializzazione (per un importo di 2,6 milioni di EUR) e mediante sconti basati sull'AIP e sull'accordo operativo (per un importo di 2,9 milioni di EUR). Carpatair ha aggiunto che nel 2011 il gestore aeroportuale ha continuato a concedere tale misura a Wizz Air, per un importo che ha raggiunto gli 8,3 milioni di EUR alla fine del 2011.

(112) Carpatair ha formulato osservazioni sul MEOP. Secondo Carpatair, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe basato le proprie decisioni sulle specificità dell'aeroporto. A causa della sua ubicazione e degli sforzi di Carpatair, a partire dal 2000 è stato gradualmente costituito un sistema hub and spoke: ne è scaturita una situazione in cui nel 2008, al momento dell'arrivo di Wizz Air, Carpatair garantiva il 38 % delle entrate del gestore aeroportuale. Ciò dipendeva essenzialmente dal fatto che Carpatair era in grado di attirare un traffico stabile di imprenditori provenienti da Romania, Italia, Moldova, Ucraina e Germania.

(113) Carpatair ha aggiunto che il traffico all'aeroporto internazionale di Timişoara era stato di 836 574 passeggeri nel 2007 e di 890 704 passeggeri nel 2008. Questa doveva essere di norma la base e il riferimento delle entrate su cui un investitore privato avrebbe cercato di realizzare entrate marginali. L'obiettivo principale del gestore aeroportuale non avrebbe dovuto essere quello di cannibalizzare le attività e le entrate esistenti. Secondo Carpatair, però, il gestore aeroportuale non si è posto questi problemi e, di conseguenza, nel 2013 l'aeroporto internazionale di Timişoara ha gestito soltanto 757 009 passeggeri, ossia il 15 % in meno rispetto al periodo precedente all'arrivo di Wizz Air. Un investitore prudente avrebbe quindi tenuto conto del fatto che proprio questo traffico garantiva profitti elevati e avrebbe limitato il vantaggio accordato a Wizz Air unicamente alle nuove rotte. Non è stato così. L'accordo di commercializzazione prevedeva una riduzione dell'85 % su tutti i diritti e i servizi di assistenza e perfino sul materiale utilizzato per tre anni su tutte le rotte, compresa quindi la metà di quelle già gestite da Carpatair. Un saggio investitore si sarebbe reso conto che l'indebolimento del suo principale cliente, Carpatair, avrebbe distrutto l'hub esistente e le risorse ad esso associate. Un saggio investitore privato avrebbe dovuto conoscere i reali margini di redditività del settore, in particolare per quanto riguarda le compagnie aeree che adottano il modello hub and spoke. Considerando che soltanto la metà delle entrate derivanti dall'esercizio dell'aeroporto internazionale di Timişoara (20 % delle entrate totali di Carpatair) sarebbe andata perduta dopo l'introduzione del presunto aiuto, il calo della redditività avrebbe comportato una perdita del 15 % sulle entrate totali rispetto a un utile del 5 %. In cifre assolute, la rispettiva perdita si traduceva in un impatto negativo di 10-15 milioni di EUR all'anno.

(114) Carpatair ha affermato che un investitore prudente avrebbe comunicato i risultati di uno studio commissionato nel 2006, da cui emergeva la necessità di riparare la pista con un costo di 30 milioni di EUR. Queste informazioni sono state divulgate nel 2010 dal nuovo direttore dell'aeroporto. Un investitore privato prudente si fa guidare dalla prospettiva di una redditività a lungo termine, che supera la nozione a breve termine di profitto marginale derivante da entrate incrementali anche ridottissime, pari per esempio a 1 EUR per passeggero. È evidente che il gestore aeroportuale, ignorando i costi delle riparazioni e, al contrario, consentendo l'accesso di una compagnia aerea che avrebbe sovraccaricato e danneggiato la pista, ha perso di vista la redditività a lungo termine. Un investitore prudente nel settore del trasporto aereo avrebbe imposto un sovrapprezzo a tale compagnia aerea per ciascuna movimentazione in sovraccarico.

(115) Secondo Carpatair, all'inizio del 2012 il gestore aeroportuale avrebbe subordinato il rinnovo del contratto con Carpatair all'accettazione, da parte di quest'ultima, degli accordi stipulati con Wizz Air e delle relative condizioni.

(116) A giudizio di Carpatair, il MEOP non è stato rispettato. Carpatair afferma che non è stata effettuata alcuna analisi ex ante, né è stato presentato un piano industriale alla Commissione, in conformità degli Orientamenti comunitari del 2005 concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ([16]) (gli «Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005»).

([16]) Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).

(117) Carpatair ha respinto le argomentazioni della Romania, secondo cui le entrate non aeronautiche dovrebbero essere incluse nell'analisi del MEOP. A giudizio di Carpatair, la Romania non era stata in grado di presentare un'analisi economica dettagliata del modo in cui le sovvenzioni a Wizz Air sarebbero state giustificate da un aumento del profitto non aeronautico.

6.1.2. *Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014*

(118) A giudizio di Carpatair, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 confermano che le misure in questione costituivano un aiuto di Stato. Il test MEOP non è stato soddisfatto, poiché non esisteva un piano industriale ex ante e di conseguenza le autorità rumene non avevano fornito alla Commissione un tale piano, né proiezioni sulla redditività degli accordi del 2008.

(119) Secondo Carpatair i dati finanziari più recenti del gestore aeroportuale confermano l'incompatibilità dell'aiuto. Carpatair ha affermato che l'aiuto di Stato ha ridotto la redditività del gestore aeroportuale, e che l'aiuto non rispettava le condizioni cumulative per gli aiuti di avviamento.

(120) Carpatair ha inoltre informato la Commissione di aver presentato al Consiglio rumeno per la concorrenza una denuncia in cui affermava che il gestore aeroportuale aveva abusato della propria posizione dominante offrendo condizioni discriminatorie ad alcune compagnie aeree.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010*

(121) Wizz Air ha affermato che non era mai stato applicato lo sconto fino all'85 % previsto dall'AIP del 2010. Era stato invece applicato uno sconto massimo medio del 73 %, dopo che il ministero dei Trasporti rumeno si era opposto al suddetto sistema di diritti.

(122) Inoltre, secondo Wizz Air, l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 non comportano selettività o vantaggi a suo favore. Altre compagnie aeree utilizzano aeromobili di dimensioni e MTOW uguali a quelli di Wizz Air e potrebbero quindi beneficiare dello stesso livello di sconto.

(123) Wizz Air afferma che, fin dal suo arrivo, il gestore aeroportuale ha incoraggiato la tendenza generale a utilizzare aeromobili più grandi; nel periodo 2007-2010 il numero dei passeggeri è aumentato del 36 %, mentre i movimenti sono cresciuti del 2 % appena.

(124) Al contrario di Carpatair Wizz Air offriva servizi a basso costo e le sue operazioni erano efficienti. Di conseguenza, era economicamente razionale che l'offerta di infrastrutture e servizi meno costosi comportasse l'applicazione di diritti inferiori da parte di un aeroporto operante nel rispetto del MEOP. Wizz Air afferma di aver contribuito a incrementare il traffico dell'aeroporto aumentando le entrate aeronautiche e non aeronautiche.

6.2.2. *Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale*

(125) A parere di Wizz Air, l'assenza di un piano industriale ex ante non dimostra che le autorità rumene non abbiano rispettato il MEOP.

(126) Per redigere una valutazione economica del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato (MEIP) in relazione all'aeroporto, Wizz Air ha ingaggiato un consulente economico, Oxera Consulting Ltd. La relazione di Oxera, presentata alla Commissione il 27 ottobre 2011, mirava a stabilire se gli accordi stipulati tra il gestore aeroportuale e Wizz Air soddisfacessero il MEOP.

(127) Oxera ha concentrato l'analisi sugli accordi del 2008 nonché sull'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010.

(128) Secondo Oxera, sarebbe necessario confrontare i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara con i diritti pagati da Wizz Air in aeroporti analoghi lungo un arco di tempo adeguato.

(129) Ai fini dell'analisi, Oxera ha scelto tre aeroporti come parametri di riferimento pertinenti. A giudizio di Oxera, la struttura proprietaria e di finanziamento di tali aeroporti rende probabile che essi si comportino come coerenti «investitori privati»; inoltre, si tratta di destinazioni di Wizz Air ampiamente comparabili sotto varie dimensioni.

(130) In base ai dati ricevuti da Wizz Air, Oxera conclude che i diritti complessivi pagati dalla compagnia all'aeroporto internazionale di Timişoara sono comparabili con i rispettivi diritti pagati ai tre aeroporti di riferimento nei periodi 2008-2009 e 2010-2011, sia per passeggero che per rotazione.

(131) Secondo Oxera, l'analisi ha dimostrato che il livello complessivo dei diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara, secondo gli accordi esposti in dettaglio, è in media superiore al livello medio comparabile dei diritti pagati dalla compagnia aerea agli aeroporti di riferimento. I prezzi inferiori pagati da Wizz Air negli aeroporti di riferimento fanno pensare che un investitore privato avrebbe probabilmente stipulato un contratto alle condizioni previste dall'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.

(132) La valutazione della redditività degli accordi dimostra che un investitore razionale operante nel settore privato sarebbe disposto a stipulare lo stesso accordo con Wizz Air. Dall'analisi della redditività emerge pertanto che, stipulando i vari accordi con Wizz Air, il gestore aeroportuale si era comportato in maniera coerente con il MEOP.

(133) Nel complesso, secondo Oxera, dal risultato dell'analisi comparativa e dell'analisi della redditività degli accordi emergeva che i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara erano compatibili con il livello di diritti che sarebbe stato offerto a Wizz Air da un investitore operante in un'economia di mercato, proprietario di un aeroporto, in circostanze analoghe.

6.2.3. *Misura 4 — La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010*

(134) A parere di Wizz Air, è evidente che il presunto importo non versato al gestore aeroportuale non costituiva un aiuto. Wizz Air afferma di vantare, nei confronti del gestore aeroportuale, crediti reciproci derivanti dall'annullamento di una procedura di compensazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.

(135) Secondo Wizz Air l'imputabilità allo Stato non è provata, perché la Commissione non è riuscita a dimostrare il coinvolgimento dello Stato nel mancato pagamento dei diritti dovuti.

(136) Il presunto aiuto concesso dal gestore aeroportuale alle compagnie aeree non è imputabile allo Stato rumeno; si cita in proposito la giurisprudenza della Corte nella causa Stardust Marine ([17]). Secondo Wizz Air, il gestore aeroportuale avrebbe agito in maniera autonoma, senza l'approvazione dello Stato rumeno, che forse non era neppure a conoscenza del comportamento del gestore. L'intervento del governo rumeno si è limitato all'annullamento di alcune misure adottate dal gestore aeroportuale, che il governo ha disapprovato ex post.

6.2.4. *Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014*

(137) Wizz Air ha ribadito che gli accordi del 2008 con il gestore aeroportuale non costituivano un aiuto di Stato ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(138) Secondo Wizz Air gli accordi tra il gestore aeroportuale e Wizz Air erano conformi al MEOP. In questo caso, come dimostra la relazione di Oxera, sono stati applicati il confronto con il prezzo di mercato e l'analisi della redditività ex ante, prevista dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(139) Wizz Air rileva che il presunto aiuto di Stato al gestore aeroportuale non è stato trasferito a Wizz Air. Wizz Air cita i punti 11 e 65 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, in base ai quali, qualora un aeroporto sia beneficiario di un aiuto, il vantaggio derivante da tale aiuto non è trasferito a una specifica compagnia aerea se le infrastrutture pertinenti sono aperte a tutte le compagnie aeree e non sono riservate a una specifica compagnia aerea, e le compagnie aeree pagano almeno i costi incrementali della loro attività nell'aeroporto.

(140) Wizz Air afferma che tali condizioni erano soddisfatte. Wizz Air non era l'unico vettore aereo che utilizzava aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate presso l'aeroporto internazionale di Timişoara durante il periodo in questione; di conseguenza, anche altre compagnie aeree avrebbero potuto beneficiare di riduzioni sui diritti aeroportuali simili o maggiori di quelle concesse a Wizz Air.

([17]) Sentenza del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) In base al punto 172 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, Wizz Air conclude che, pur se si riscontrasse che il gestore aeroportuale ha ricevuto un aiuto, la compatibilità di tale aiuto dovrebbe essere valutata sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, con le intensità di aiuto consentite per gli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 700 000 passeggeri.

6.3. **Il gestore aeroportuale**

6.3.1. *Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale*

(142) Il gestore aeroportuale ha dichiarato che gli accordi del 2008 non prevedono alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(143) Secondo il gestore aeroportuale non vi era selettività. Il presunto aiuto concesso a Wizz Air era accessibile a tutte le compagnie aeree comparabili, in maniera trasparente e senza discriminazioni.

(144) Il gestore aeroportuale sostiene che l'accordo di commercializzazione riguardava i servizi di commercializzazione svolti da Wizz Air per il gestore aeroportuale. Il gestore aeroportuale sarebbe stato disposto a offrire tale regime ad altre compagnie aeree, ma ciò non è stato possibile a causa delle limitazioni imposte alle spese pubblicitarie del gestore aeroportuale.

(145) Il gestore aeroportuale ha affermato di non poter accedere a risorse statali. Le risorse statali sono state utilizzate solo per allestire infrastrutture non discriminatorie quali piste di rullaggio, piazzali, attrezzature di sicurezza, apparecchiature e strutture di terminal.

(146) Il gestore aeroportuale ha affermato di aver agito autonomamente. Il fatto che la Romania sia azionista dell'aeroporto, in cui detiene una partecipazione dell'80 %, non implicherebbe che lo Stato eserciti un controllo diretto o indiretto sulle risorse in questione.

(147) Gli accordi del 2008 soddisfano sotto ogni aspetto il MEOP. Il gestore aeroportuale ha dichiarato di aver effettuato dei calcoli prima di concludere gli accordi del 2008. Secondo il gestore aeroportuale, non esisteva alcun obbligo giuridico di elaborare un piano industriale. Al gestore aeroportuale non risultava che esistesse alcun motivo per conservare un'eventuale documentazione.

(148) La relazione di RBB ([18]), trasmessa dal gestore aeroportuale, ha tentato di stimare i costi e i benefici incrementali che gli accordi del 2008 comportavano per il gestore aeroportuale. Secondo la relazione, gli accordi del 2008, anche nei tre anni in cui il gestore aeroportuale ha sostenuto il costo dell'accordo di commercializzazione, hanno prodotto un rendimento positivo per il gestore aeroportuale.

(149) La relazione di RBB ha concluso che il miglioramento di efficienza registrato dall'aeroporto è stato dovuto all'attività di Wizz Air. I dati dimostrano che Wizz Air ha trasportato un numero notevolmente maggiore di passeggeri per movimento di aeromobile rispetto ad altre compagnie aeree che operano nell'aeroporto. L'aggiunta di Wizz Air al portafoglio clienti del gestore aeroportuale ha pertanto comportato un significativo aumento del numero di passeggeri, a fronte di un modesto incremento dei movimenti degli aerei.

(150) Questo modello di crescita ha migliorato la redditività dell'aeroporto: nel periodo 2008-2010 il totale delle entrate di esercizio del gestore aeroportuale è cresciuto del 39 %, mentre i costi di esercizio totali sono aumentati solo del 22 %.

(151) Secondo la relazione di RBB, i dati indicano che all'aeroporto internazionale di Timișoara Wizz Air produce una quota di entrate aeronautiche paragonabile o superiore alla propria quota di passeggeri e di movimenti di aeromobili. Per contro, secondo la relazione di RBB, i dati dimostrerebbero che Carpatair ha recato alle entrate del gestore aeroportuale un contributo costantemente minore di quello che sarebbe dovuto derivare dal suo utilizzo delle strutture dell'aeroporto internazionale di Timișoara, in termini di quota di passeggeri e movimenti di aeromobili.

(152) La relazione suggerisce che Carpatair abbia ottenuto dal gestore aeroportuale condizioni migliori rispetto ad altre compagnie aeree, tra cui Wizz Air. Questo pagamento, costantemente insufficiente rispetto allo sfruttamento delle capacità, rispecchia la relativa inefficienza, in termini di utilizzo dell'aeroporto, del modello commerciale di Carpatair, basato su frequentissimi movimenti di aeromobili, ciascuno dei quali trasporta un numero relativamente ridotto di passeggeri.

([18]) RBB Economics LLP è uno studio di consulenza economica che ha sede a Londra, specializzato nelle consulenze economiche relative al diritto della concorrenza.

(153) Secondo uno studio dell'Università di Timişoara, gli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale erano redditizi e utili. Secondo lo studio, il gestore aeroportuale avrebbe agito in conformità del MEOP.

(154) Lo studio afferma che il gestore aeroportuale avrebbe adottato una strategia corretta, mirante ad aumentare il numero di passeggeri e i movimenti di aeromobili. A tal fine, sull'esempio dei diritti applicati in altri aeroporti nel paese e all'estero è stato introdotto un sistema di sconti vantaggioso, in particolare per le compagnie aeree che trasportano un gran numero di passeggeri e gestiscono aeromobili di grandi dimensioni. Inoltre, i canoni di locazione per gli spazi all'interno dell'edificio del terminal rispettano il prezzo di mercato e sono compatibili con quelli praticati a Timişoara per spazi dello stesso tipo.

6.3.2. *Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 (misura 1 e misura 3)*

(155) Il gestore aeroportuale ha dichiarato che sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non è stato erogato alcun aiuto di Stato illegale. Anche se fossero stati concessi aiuti, questi sarebbero stati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(156) Secondo il gestore aeroportuale, l'aiuto di cui esso ha fruito ha contribuito alla realizzazione di un obiettivo ben definito di interesse comune, in quanto ha incrementato la mobilità dei cittadini dell'Unione europea e la connettività del distretto di Timiş stabilendo punti di accesso per i voli interni all'UE, ha combattuto la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali dell'Unione e ha favorito lo sviluppo regionale del distretto di Timiş.

(157) Secondo il gestore aeroportuale l'investimento mirava a creare nuova capacità presso l'aeroporto internazionale di Timişoara, e la nuova infrastruttura soddisfa, nel medio termine, la prevista domanda da parte di compagnie aeree, passeggeri e spedizionieri nel bacino di utenza dell'aeroporto internazionale di Timişoara.

(158) Gli accordi stipulati tra Wizz Air e il gestore aeroportuale, a parere di quest'ultimo, non costituivano aiuti di Stato ai sensi del MEOP.

(159) Il gestore aeroportuale ha applicato i due diversi approcci descritti per il MEOP negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(160) A parere del gestore aeroportuale il prezzo applicato da un aeroporto a una determinata compagnia aerea corrisponderebbe al prezzo di mercato: il gestore aeroportuale ricorda che la relazione di RBB ha dimostrato come i diritti aeronautici pagati da Carpatair nel 2010 fossero inferiori a quelli addebitati a Wizz Air.

(161) Il gestore aeroportuale sostiene che gli accordi hanno contribuito alla redditività dell'aeroporto, quantificando i costi e i benefici incrementali: secondo la relazione di RBB, per il periodo 2008-2010 gli accordi con Wizz Air avrebbero evidenziato un profitto incrementale per il gestore aeroportuale.

(162) Inoltre, mentre i diritti aeronautici applicati a Wizz Air hanno rappresentato un flusso di entrate costante per il gestore aeroportuale grazie alla continuità delle operazioni, il 50 % circa dei costi incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale consiste in un pagamento una tantum per la commercializzazione effettuato nel 2009.

(163) Di conseguenza, gli accordi del 2008 non costituivano aiuti di Stato.

6.4. **L'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA)**

6.4.1. *Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale*

(164) A parere dell'ERA ([19]) le misure concesse a Wizz Air costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(165) L' ERA ritiene che i dati finanziari costituiscano un elemento di prova essenziale dell'infrazione e che pertanto dovrebbero essere divulgati.

([19]) L'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA) è un'associazione di categoria che rappresenta il settore europeo dell'aviazione (compagnie aeree, aeroporti, fabbricanti e fornitori).

(166) Secondo l'ERA, l'esistenza di un chiaro piano industriale dovrebbe costituire un elemento essenziale dell'analisi degli aiuti concessi, e dovrebbe dimostrare chiaramente la sostenibilità finanziaria della rotta.

(167) L' ERA sottolinea che il settore del trasporto aereo è caratterizzato da margini tradizionalmente ridotti e da elevati requisiti di investimento in conto capitale. Pertanto, vantaggi così cospicui, finanziati mediante fondi statali, inducono rapidamente i vettori che non ne beneficiano a uscire dal mercato.

(168) A parere dell'ERA ne deriva non solo una distorsione della concorrenza ma anche una potenziale posizione monopolistica per l'operatore aeroportuale sovvenzionato rimasto. L'impatto a lungo termine sul consumatore si traduce in un aumento dei prezzi e in una scelta più limitata.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010*

(169) Eurojet, una compagnia di voli charter commerciali che opera anche in Romania, approva la concessione di sconti a una compagnia aerea quando le attività non aeronautiche costituiscano una quota rilevante delle entrate dell'aeroporto.

(170) A parere di Eurojet, tuttavia, lo sconto dell'85 % applicabile agli operatori che utilizzano aeromobili con massa superiore a 70 tonnellate è stato chiaramente introdotto a beneficio esclusivo di un unico operatore.

7. VALUTAZIONE DELLA MISURA 1 — FINANZIAMENTI ANNUALI PER IL FUNZIONAMENTO CONCESSI AL GESTORE AEROPORTUALE

7.1. **Esistenza di aiuti**

(171) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, 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*».

(172) La qualifica di una misura come aiuto di Stato ai sensi di questa disposizione presuppone pertanto che le seguenti condizioni cumulative vengano soddisfatte:

a) il beneficiario è un'impresa;

b) la misura è finanziata mediante risorse statali ed è imputabile allo Stato;

c) l'intervento conferisce un vantaggio economico al beneficiario;

d) il vantaggio è selettivo; e

e) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza ed è atta a incidere sugli scambi tra Stati membri.

(173) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale costituisse un aiuto di Stato. Sulla base delle informazioni disponibili al momento della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto che tale finanziamento pubblico costituisse un aiuto al funzionamento.

(174) A seguito della decisione di avvio del procedimento, la Romania ha affermato che le sovvenzioni annuali non costituivano aiuti al funzionamento ma erano destinate agli investimenti presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. La Romania ha inoltre sostenuto che gli investimenti effettuati non costituivano aiuti di Stato in quanto rientravano nella sfera di competenza dei poteri pubblici oppure erano in linea con il MEOP.

(175) La Commissione ricorda che occorre distinguere tra aiuti agli investimenti e aiuti al funzionamento. In conformità degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'aiuto all'investimento è definito «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un deficit di finanziamento dei costi di capitale». L'aiuto al funzionamento è definito aiuto erogato a copertura del «deficit di finanziamento di esercizio», sia come versamento anticipato che in forma di rate periodiche a copertura dei costi di esercizio attesi (pagamenti periodici forfettari).

(176) La Commissione osserva che i progetti di investimento presentati dalla Romania (tabella 3) riguardano il finanziamento di attività di capitale fisso e sono iscritti nella spesa in conto capitale nella contabilità del gestore aeroportuale. Sulla base delle informazioni fornite dalla Romania dopo la decisione di avvio del procedimento, in particolare gli atti giuridici che approvano i progetti di investimento, la Commissione considera tale finanziamento come un finanziamento di progetti di investimento.

(177) La Commissione esaminerà se gli investimenti presentati dalla Romania (tabella 3) costituiscano aiuti di Stato. Detrarrà quindi l'importo annuo degli investimenti che non costituiscono aiuto di Stato dal volume totale annuo degli investimenti. L'eventuale differenza costituisce l'importo annuo degli aiuti agli investimenti concessi al gestore aeroportuale.

(178) La Commissione analizzerà successivamente la compatibilità degli eventuali aiuti agli investimenti concessi al gestore aeroportuale.

7.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

7.1.1.1. Principi

(179) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve innanzitutto stabilire se il gestore aeroportuale sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dallo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica ([20]). Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato costituisce attività economica.

(180) Secondo una giurisprudenza consolidata, la gestione e la costruzione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività economiche che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato a decorrere dal 12 dicembre 2000, data della sentenza Aéroports de Paris ([21]). Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, a prescindere dal suo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e le norme del trattato in materia di aiuti di Stato possono quindi applicarsi ai vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali a detto gestore aeroportuale.

(181) Se i gestori aeroportuali devono essere considerati imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, occorre ricordare che non tutte le attività di un gestore aeroportuale hanno necessariamente natura economica ([22]).

(182) Come osservato dalla Corte di giustizia, le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici ufficiali non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle regole sugli aiuti di Stato ([23]).

(183) Ne consegue che il finanziamento delle attività che ricadono nella competenza dei poteri pubblici, o delle infrastrutture direttamente collegate a tali attività, non costituisce in linea di principio un aiuto di Stato ([24]). In un aeroporto, attività quali 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 apparecchiature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ([25]).

([20]) Sentenza del 23 aprile 1991, *Klaus Höfner e Fritz Elser contro Macrotron GmbH («Höfner and Elser»)*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punto 21; Sentenza del 17 febbraio 1993, *Christian Poucet contro Assurances générales de France (AGF) e Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon (Camulrac) e Daniel Pistre contro Caisse autonome nationale de compensation de l'assurance vieillesse des artisans (Cancava)*, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, punto 17; Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36.

([21]) Sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris contro Commissione delle Comunità europee*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata dalla sentenza dal 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris contro Commissione delle Comunità europee*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punti 75-79. Questo punto di vista è stato confermato dalla sentenza del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen e* Land *Sachsen-Anhalt e Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH contro Commissione europea*, («Aeroporto di Leipzig-Halle»), Cause T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare punti 93 e 94; confermata dalla sentenza del 19 dicembre 2012, *Leipzig-Halle*, causa C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([22]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 34. Cfr. anche sentenza del 19 gennaio 1994, SAT Fluggesellschaft v Eurocontrol (*«Eurocontrol»*)„ C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([23]) Sentenza del 16 giugno 1987, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punti 7 e 8, e sentenza del 4 maggio 1988, *Corinne Bodson contro SA Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punto 1.

([24]) Decisione della Commissione n. 309/2002, del 19 marzo 2003, Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001 (GU C 148 del 25.6.2003, pag. 7).

([25]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 35. Cfr. anche *Eurocontrol*, punto 30; Sentenza del 26 marzo 2009, *SELEX Sistemi Integrati SpA contro Commissione delle Comunità europee e Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol*), C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punto 71 e decisione (UE) 2018/628 della Commissione dell'11 novembre 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) a cui l'Austria ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Klagenfurt, di Ryanair e di altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 107 del 26.4.2018, pag. 1).

(184) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche non deve comportare indebite discriminazioni tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. In effetti, la giurisprudenza consolidata è concorde nel ritenere che si sia in presenza di un vantaggio competitivo quando le autorità pubbliche sollevano determinate imprese dai costi connessi alle loro attività economiche ([26]). Pertanto, se in un determinato sistema giuridico è considerato normale che alcune compagnie aeree o alcuni gestori aeroportuali debbano sostenere i costi inerenti a determinati servizi mentre altre compagnie aeree o altri gestori aeroportuali che forniscono gli stessi servizi per conto delle stesse autorità pubbliche non hanno tale onere, è possibile che i secondi beneficino di un vantaggio, indipendentemente dalla circostanza che tali servizi siano considerati in sé di natura non economica ([27]).

7.1.1.2. Applicazione al caso di specie

(185) Il gestore aeroportuale è impegnato nella costruzione, nella manutenzione e nella gestione dell'infrastruttura aeroportuale. Il gestore aeroportuale offre servizi aeroportuali e fattura agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti non commerciali dell'aviazione generale) diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e, di conseguenza, sfrutta l'infrastruttura a fini commerciali. Si deve pertanto concludere che nel periodo in esame il gestore aeroportuale ha svolto un'attività economica e che costituisce pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(186) La Romania ha affermato che i costi derivanti dalle seguenti attività devono essere considerati di competenza dei poteri pubblici (considerando 87 e 88):

— gli investimenti a favore del ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale riguardano le attività non commerciali svolte presso l'aeroporto internazionale di Timișoara (quali le attività militari, le missioni ufficiali, le missioni di ricerca e salvataggio, i voli umanitari e di emergenza);

— gli investimenti in attrezzature di sicurezza;

— gli investimenti a favore dello sviluppo del terminal non Schengen volti a garantire la conformità ai requisiti UE per consentire al terminal di ricevere i voli non Schengen (all'epoca la Romania prevedeva di diventare membro dello spazio Schengen nel 2011).

(187) Per quanto riguarda gli investimenti a favore del *ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale* effettuati nel 2007, 2008 e 2009, la Commissione ricorda che se l'infrastruttura è utilizzata per attività sia economiche che non economiche, il finanziamento pubblico rientra nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato solamente nella misura in cui copre i costi connessi alle attività economiche.

(188) In questo caso, tuttavia, gli investimenti nel ripristino della pista di rullaggio e nell'ampliamento del piazzale erano necessari soprattutto per l'uso commerciale delle strutture aeroportuali. A parere della Romania gli investimenti erano necessari per soddisfare la domanda di un traffico commerciale prevedibilmente destinato ad aumentare, per generare ulteriori entrate a favore del gestore aeroportuale e per accrescerne la redditività (considerando 86). La Commissione rammenta che il finanziamento dell'attività non economica di un aeroporto non può tradursi in sovvenzioni incrociate delle attività economiche dell'aeroporto. Ai fini della presente decisione, la Commissione considera gli investimenti volti al ripristino della pista e all'ampliamento del piazzale integralmente collegati alle attività economiche e pertanto estranei alla competenza dei poteri pubblici.

(189) Per quanto riguarda gli *investimenti in attrezzature di sicurezza*, la Commissione ricorda che 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. La Commissione ritiene che il controllo del bagaglio da stiva, dei passeggeri, del bagaglio a mano e il controllo dell'accesso dei cittadini alla zona di sicurezza di un aeroporto costituiscano misure comprese nell'ambito di applicazione della protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita ([28]).

(190) La Romania ha confermato che nell'ordinamento giuridico rumeno lo Stato finanzia le attrezzature per la sicurezza di tutti gli aeroporti sulla base della decisione governativa 1661 del 6 dicembre 2007.

([26]) Sentenza del 3 marzo 2005, Wolfgang Heiser contro Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36, e giurisprudenza citata.

([27]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 37.

([28]) Decisione (UE) 2015/1226 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Angoulême, di Snc-Lavalin, di Ryanair e di Airport Marketing Services (GU L 201, del 30.7.2015, pag. 48).

(191) La Commissione ritiene che gli investimenti in attrezzature di sicurezza effettuati nel 2008, secondo quanto ha dichiarato la Romania, siano necessari per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita. Tali investimenti rientrano nell'ambito del servizio pubblico e non costituiscono pertanto aiuti di Stato.

(192) Per quanto riguarda gli investimenti a favore dello *sviluppo del terminal non Schengen*, la Romania afferma che gli investimenti iniziali per l'ampliamento del terminal erano mossi da considerazioni economiche; erano però essenziali anche per la creazione di un terminal conforme alle misure di sicurezza richiesta dalle norme dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione civile e controllo delle frontiere Schengen. In particolare, tali misure riguardano la separazione dei passeggeri. Non si specificava affatto quali investimenti fossero strettamente necessari per il rispetto di tali norme e quindi per l'esercizio dei pubblici poteri.

(193) La Commissione rammenta che il finanziamento dell'attività non economica di un aeroporto non può tradursi in sovvenzioni incrociate delle attività economiche dell'aeroporto. Sulla base della documentazione presentata dalla Romania, la Commissione ritiene che gli investimenti nei terminal siano stati effettuati in gran parte con intenti economici. Ai fini della presente decisione, la Commissione ritiene che gli investimenti in terminal non Schengen non rientrino nelle competenze pubbliche.

(194) In conclusione, la Commissione ritiene che:

i) gli investimenti per il ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale, effettuati negli anni 2007, 2008 e 2009, non rientrino nella sfera di competenza dei poteri pubblici e pertanto costituiscano un'attività economica;

ii) gli investimenti in attrezzature di sicurezza, effettuati nel 2008, rientrino nella competenza dei poteri pubblici e pertanto non costituiscano aiuti di Stato;

iii) gli investimenti per lo sviluppo del terminal non Schengen, effettuati nel 2007, 2008 e 2009, non rientrino nella competenza dei poteri pubblici e pertanto costituiscano un'attività economica.

7.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

7.1.2.1. Principi

(195) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.

(196) Il concetto di aiuto di Stato si applica a qualunque vantaggio, finanziato mediante risorse statali, concesso dallo Stato stesso o da qualunque organismo intermedio che agisca in virtù di poteri ad esso conferiti ([29]). Ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ([30]).

7.1.2.2. Applicazione al caso di specie

(197) I finanziamenti pubblici erogati al gestore aeroportuale sono stati concessi con decisioni governative 615/2002 e 1212/2007 (considerando 39) e sono sovvenzioni dirette provenienti dal bilancio dell'autorità nazionale, vale a dire il ministero dei Trasporti della Romania. I fondi sono stati concessi per i progetti di investimento e sono stati registrati come spese in conto capitale. Sono stati assegnati per tutta la durata dell'investimento sulla base di un bilancio approvato per l'esercizio in questione.

(198) La Commissione ritiene pertanto che essi siano finanziati tramite risorse statali e siano imputabili allo Stato.

([29]) Sentenza Stardust Marine, punti 53-56.

([30]) Sentenza del 12 maggio 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis contro Commissione europea*, cause riunite T-267/08 e T-279/08, ECLI: EU:T:2011:209, punto 108.

7.1.3. *Selettività*

7.1.3.1. Principi

(199) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura di Stato deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Quindi, solo le misure statali che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.

(200) Come ha confermato la Corte di giustizia, quando i termini dell'accordo concluso sono stati proposti selettivamente dallo Stato a uno o più operatori e non in base a criteri oggettivi fissati da un testo di portata generale applicabile a qualsiasi operatore unitamente ad altri elementi, ciò può costituire un'indicazione dell'esistenza di aiuti di Stato ([31]).

7.1.3.2. Applicazione al caso di specie

(201) Nel caso in esame, il sostegno finanziario è stato proposto e concesso dallo Stato a un'unica impresa: il gestore aeroportuale. Si tratta di una misura individuale. La misura 1 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.1.4. *Vantaggio economico*

7.1.4.1. Principi

(202) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per vantaggio s'intende un beneficio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di un intervento dello Stato. Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa. Ogni volta che la situazione finanziaria di un'impresa risulta migliorata a seguito di un intervento dello Stato, si è in presenza di un vantaggio.

(203) Le risorse pubbliche messe a disposizione di un'impresa direttamente o indirettamente da parte dello Stato in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato non possono essere considerate aiuti di Stato ([32]) (il «principio del MEO» o il «MEOP»).

(204) Il MEOP si applica solo se lo Stato ha agito come un operatore privato di mercato che si trovi in condizioni analoghe.

(205) Ai fini del MEOP non bisogna però tener conto di considerazioni di ordine politico o regionale. Eventuali ripercussioni positive sull'economia o sull'accessibilità della regione in cui si trova l'impresa dovrebbero essere ignorate ([33]).

(206) Il MEOP deve fondarsi sulle informazioni disponibili e sugli sviluppi prevedibili al momento in cui il finanziamento pubblico è stato concesso, e non su un'analisi basata su una situazione successiva ([34]).

(207) Di conseguenza, per quanto riguarda il finanziamento pubblico agli aeroporti, il test dell'analisi di conformità al MEOP si dovrebbe basare su corrette prospettive di redditività ex ante per il soggetto che concede il finanziamento ([35]). Tutte le previsioni di traffico utilizzate a questo fine devono essere realistiche e soggette ad una ragionevole analisi di sensibilità. L'assenza di un piano industriale costituisce un indicazione della possibilità che il MEOP non sia soddisfatto ([36]).

([31]) Sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 giugno 2015, Commissione europea contro MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punto 91.

([32]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 49. Cfr. anche sentenza Stardust Marine, punto 69.

([33]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 49. Cfr. anche la sentenza del 10 luglio 1986, Regno del *Belgio contro Commissione delle Comunità europee*, causa 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([34]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 48. Cfr. anche Stardust Marine, punto 71 e sentenza del 5 giugno 2012, *Commissione europea contro Électricité de France* («*EDF*»), Causa C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punto 85

([35]) Decisione della Commissione nella causa C 25/2007 — *Finlandia — aeroporto Tampere Pirkkala e Ryanair* (GU L 309 del 19.11.2013, pag. 27).

([36]) EDF, punti 84, 85 e 105.

(208) In assenza di un piano industriale gli Stati membri possono fornire un'analisi o documenti interni delle autorità pubbliche o dell'aeroporto interessato dai quali si evince chiaramente che l'analisi ex ante ha dimostrato la conformità MEOP ([37]).

(209) Secondo una giurisprudenza consolidata della Corte, spetta allo stesso Stato membro dimostrare di aver agito come un investitore privato avveduto ([38]) e sottoporre alla Commissione ([39]) gli elementi di prova in tal senso.

7.1.4.2. Applicazione al caso di specie

(210) Nel caso di specie, al fine di stabilire se il finanziamento pubblico conceda al gestore aeroportuale un vantaggio che non avrebbe ricevuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve confrontare il comportamento delle autorità pubbliche che forniscono le sovvenzioni dirette agli investimenti e i conferimenti di capitale con quello di un operatore in un'economia di mercato che, a parte qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, sia guidato da prospettive di redditività a lungo termine per la durata dell'investimento ([40]). Tali prospettive sono particolarmente pertinenti nel caso di investimenti in infrastrutture, che richiedono spesso l'impegno di risorse finanziarie rilevanti e possono produrre un rendimento positivo soltanto dopo molti anni. Ogni valutazione di redditività di un aeroporto deve tener conto delle entrate aeroportuali.

(211) La Commissione osserva che, in un primo tempo, il governo possedeva il 100 % delle azioni del gestore aeroportuale (considerando 28). Alla fine del 2008, però, la sua partecipazione era scesa all'80 % delle azioni. Ai fini della valutazione MEOP si tiene conto dell'entità della partecipazione azionaria del governo rispetto alla quota dei costi da questo finanziati.

(212) La Commissione deve basare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi a disposizione delle competenti autorità rumene al momento della concessione del finanziamento pubblico ([41]).

(213) Secondo la Romania, i seguenti investimenti sono stati realizzati in linea con il MEOP (considerando 86):

— finanziamento del ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale nel 2007, 2008, e 2009;

— finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen nel 2007, 2008 e 2009;

— finanziamento dello sviluppo di una strada d'accesso e dell'area di parcheggio nel 2007; e

— finanziamento dei dispositivi di illuminazione nel 2008.

(214) Secondo la Romania, questi investimenti erano guidati da prospettive di redditività a lungo termine da cui lo Stato poteva trarre vantaggio nella sua duplice veste: quella di azionista che riceve dividendi e quella di proprietario che riscuote un canone di concessione (calcolato al 2 % del reddito lordo ottenuto mediante lo sfruttamento della concessione) (considerando 86). La Romania afferma che il piano di sviluppo elaborato nel 2006 e la valutazione della capacità realizzata nel 2006 indicavano la sostenibilità economica degli investimenti. Secondo la Romania si poteva prevedere la sostenibilità economica, poiché l'aumento del numero di passeggeri e il miglioramento dell'efficienza avrebbero prodotto un incremento delle entrate generate dalla gestione dell'infrastruttura aeroportuale (considerando 86).

(215) La Commissione esaminerà in primo luogo se gli studi di fattibilità ex ante, presentati dalla Romania per gli investimenti di cui sopra, siano sufficienti a dimostrare la conformità al MEOP.

([37]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 51.

([38]) Conclusioni dell'avvocato generale Henrik Saugmandsgaard Øe del 24 ottobre 2019, Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE contro Commissione europea, Causa C-244/18 P, ECLI:EU:C:2019:896, punto 53. Cfr. anche la sentenza del Tribunale del 1° febbraio 2018, *Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE contro Commissione europea*, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57; Sentenza del 25 giugno 2015, *Servizi assicurativi del commercio estero SpA (SACE) e Sace BT SpA contro Commissione europea*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435 e EDF.

([39]) EDF, punto 104.

([40]) Sentenza del 21 marzo 1991, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee («ALFA Romeo»)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 23; Sentenza del 12 dicembre 2000, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA contro Commissione delle Comunità europee*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.

([41]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 3.4. Cfr. anche la sentenza Stardust Marine, punto 71.

Studi di fattibilità

(216) La Romania ha presentato gli studi di fattibilità elaborati in vista degli investimenti per il ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale, per lo sviluppo del terminal non Schengen, per lo sviluppo di una strada d'accesso e dell'area di parcheggio e per i dispositivi di illuminazione. Tali studi mirano a valutare la redditività complessiva dei progetti che hanno beneficiato di investimenti statali. Sono quindi utilizzati per verificare se la Romania abbia investito in progetti prevedibilmente redditizi.

(217) Lo studio di fattibilità relativo al *ripristino della pista e all'ampliamento del piazzale* ha rilevato un valore attuale netto (il «VAN») di 3,791 milioni di EUR e un tasso di rendimento interno del 10,56 % (applicando un tasso di attualizzazione del 5 %). Secondo la Commissione tale studio presenta varie carenze. In particolare, il VAN mostra discrepanze significative rispetto ai VAN segnalati dagli studi di fattibilità ex post. Il periodo di previsione di 25 anni è troppo lungo, data la natura limitata del tipo di investimenti di recupero effettuati dalla Romania, in particolare se si tiene conto del suo modesto contributo alla crescita globale dei passeggeri. Lo studio di fattibilità ex post esamina invece un periodo di previsione sensibilmente più breve per questo investimento (sei anni). Inoltre, lo studio non contiene quell'evoluzione del traffico che avrebbe dovuto costituire la base per le entrate previste. I tassi di inflazione previsti non sono giustificati e sono molto bassi (1,5 % all'11° anno), considerando il tasso d'inflazione che si registrava all'epoca (4,7 % nel 2007, 7,9 % nel 2008). Il tasso di attualizzazione del 5 % non è giustificato e sembra troppo basso, soprattutto rispetto ad altri investimenti effettuati contemporaneamente come l'ammodernamento e l'ampliamento dell'area di parcheggio. La Commissione non ritiene pertanto attendibile tale studio. Inoltre, mentre gran parte degli investimenti è stata realizzata nel 2007, lo studio è stato redatto nel luglio 2008. Questo studio di fattibilità non può pertanto confermare la redditività degli investimenti come richiede il MEOP ([42]).

(218) Per quanto riguarda lo studio di fattibilità sullo *sviluppo del terminal non Schengen*, la Commissione constata che, nel calcolare il VAN del terminal, lo studio non ha considerato gli investimenti come costi. La Commissione non può pertanto accettare questo studio di fattibilità come prova della conformità al MEOP. Inoltre, lo studio è stato redatto nel giugno 2008 e, a quanto sembra, riguarda soltanto gli investimenti realizzati nel 2009.

(219) In merito allo studio di fattibilità sull'*ammodernamento e l'ampliamento del parcheggio*, in base al quale sono stati intrapresi gli investimenti relativi allo sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio, la Commissione ritiene che lo studio sia attendibile. Lo studio ipotizza un aumento del 15 % delle entrate grazie al previsto aumento di utenti del parcheggio derivante dall'incremento del numero di passeggeri. Lo studio ha riscontrato un VAN positivo con un tasso di attualizzazione del 15 % rispetto alla durata attesa dell'investimento (otto anni). La Commissione ritiene che il tasso di attualizzazione del 15 % sia attendibile e che, per motivi prudenziali, sia stata prevista una breve durata dell'investimento. Lo studio mostra che l'investimento sarà già ammortizzato dopo cinque anni. Lo studio è stato redatto nel novembre 2005 ed è pertanto idoneo a indicare che l'investimento avrebbe rispettato il MEOP nel 2007. Inoltre, la Commissione osserva che, nel momento in cui sono stati finanziati l'ammodernamento e l'ampliamento del parcheggio, il governo possedeva il 100 % delle azioni del gestore aeroportuale. Pertanto non è necessario adeguare proporzionalmente il VAN del progetto.

(220) Secondo la Romania la data pertinente per lo studio di fattibilità sui dispositivi di illuminazione è la data in cui lo studio è stato preparato da IPTANA SA, che ha iniziato a elaborarlo nell'agosto del 2007 in base al contratto n. 1016/22.8.2007, ricevendo un parere favorevole dal Consiglio tecnico ed economico del ministero dei Trasporti (parere n. 33/1998, riveduto nel 2007). La data esatta della stesura dello studio non è però disponibile. In ogni caso, lo studio di fattibilità sui *dispositivi di illuminazione* non comprende un'analisi della redditività, bensì un'elaborazione delle stime dei costi relative a tale progetto. Non riesce perciò a dimostrare come il comportamento del gestore aeroportuale fosse ispirato a prospettive di redditività di più lungo periodo. La Commissione non può pertanto accettare questo studio di fattibilità come prova della conformità al MEOP.

(221) Sulla base delle considerazioni appena esposte, la Commissione ritiene che lo studio di fattibilità ex ante elaborato per gli investimenti relativi alla strada d'accesso e all'area di parcheggio sia sufficiente a dimostrare la conformità al MEOP. Secondo la Commissione gli studi di fattibilità relativi al ripristino della pista di rullaggio e all'ampliamento del piazzale, ai dispositivi di illuminazione e al terminal non Schengen non dimostrano la conformità al MEOP.

([42]) Stardust Marine, punto 71 e EDF, punti 85 e 104.

Studi di redditività ex ante ricostruiti ex post

(222) Il gestore aeroportuale ha inoltre presentato studi di redditività ex ante ricostruiti ex post per gli investimenti elencati al considerando (213).

(223) In relazione agli investimenti per il *ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale*, lo studio di redditività ricostruito ex post ha rilevato un VAN di 1 784 600,12 EUR e un tasso di rendimento interno del 13,12 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'9,1 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante sulla base del piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, e il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. A tal proposito, la redditività prevista sarebbe stata ancora più elevata se si fosse preso in considerazione il numero di passeggeri previsto nel piano di sviluppo. La Commissione osserva però che i costi di investimento stimati differiscono dallo studio di fattibilità ex ante stilato nel luglio 2008. La Commissione non è in grado di verificare se le ipotesi sui costi di investimento siano quelle che si sarebbero potute formulare ex ante. Di conseguenza, non è possibile concludere che le ipotesi prese in considerazione siano quelle che si sarebbero potute formulare prima di concedere il finanziamento pubblico e lo studio ricostruito non si può quindi considerare un'attendibile analisi ex ante della redditività.

(224) Riguardo agli investimenti sui *dispositivi di illuminazione*, lo studio di redditività ricostruito ex post presentato dal gestore aeroportuale rileva un VAN di 226 066,84 EUR e un tasso di rendimento interno del 26,9 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'9,1 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante nel piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, in quanto il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. A tal proposito, la redditività prevista sarebbe stata ancora più elevata se si fosse preso in considerazione il numero di passeggeri previsto nel piano di sviluppo. Quest'analisi ex ante ricostruita ex post sembra costituire un'indicazione attendibile delle prospettive di redditività ex ante dell'investimento nell'impianto di illuminazione effettuato nel 2008.

(225) Il gestore aeroportuale ha fornito uno studio di redditività ricostruito ex post per l'investimento nel *terminal non-Schengen*. Lo studio ha rilevato un VAN di 2 536 094,92 EUR e un tasso di rendimento interno del 14,71 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'8,67 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante nel piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, e il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. La Commissione non è però in grado di verificare se le ipotesi sui costi di investimento siano quelle che si sarebbero potute formulare ex ante. Inoltre, non è chiaro in che modo i costi di investimento indicati nello studio ricostruito facciano riferimento ai costi di investimento ipotizzati nello studio di redditività ex ante redatto nel giugno 2008 (considerando 218). Di conseguenza, non è possibile concludere che le ipotesi prese in considerazione siano quelle che si sarebbero potute formulare prima di concedere il finanziamento pubblico; lo studio ricostruito non si può pertanto considerare un'attendibile analisi ex ante della redditività degli investimenti nel terminal non Schengen.

7.1.4.3. Conclusioni relative al vantaggio economico

(226) Come si è illustrato in precedenza, la Commissione ritiene che la Romania abbia agito conformemente al MEOP al momento di investire nel progetto di sviluppo della strada di accesso e dell'area di parcheggio presso l'aeroporto internazionale di Timişoara come indicato nella tabella 3. La Commissione conclude pertanto che il finanziamento relativo a tale investimento non ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

(227) Per quanto riguarda gli altri tre progetti d'investimento (ripristino della pista di rullaggio e ampliamento del piazzale, sviluppo del terminal non Schengen e dispositivi di illuminazione), la Commissione conclude che il finanziamento pubblico relativo a questi tre progetti di investimento ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

7.1.5. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi tra gli Stati membri*

7.1.5.1. Principi

(228) Allorché l'aiuto 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 da tale aiuto ([43]).

([43]) Sentenza del 30 aprile 1998, *Het Vlaamse Gewest (Regione fiamminga) contro Commissione delle Comunità europee*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 e sentenza del 17 settembre 1980, *Philip Morris Holland BV contro Commissione*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11

(229) Poiché la gestione di un aeroporto è un'attività economica, la concorrenza avviene, da un lato, tra gli aeroporti per attirare le compagnie aeree e il corrispondente traffico aereo (passeggeri e merci) e, dall'altro, tra gestori aeroportuali, che possono competere tra loro per ottenere la gestione di un determinato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori low cost e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e in differenti Stati membri possono trovarsi in concorrenza reciproca per attrarre le compagnie aeree.

(230) Un finanziamento pubblico concesso a un aeroporto può quindi falsare la concorrenza *fra aeroporti*. La concorrenza fra aeroporti si può valutare alla luce dei criteri di scelta adottati dalle compagnie aeree, procedendo in particolare al confronto di elementi come il tipo di servizi aeroportuali forniti e la clientela interessata, la popolazione o l'attività economica, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti riscossi per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ([44]).

(231) Come al punto 40 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, e si riafferma al punto 45 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, non è possibile escludere nemmeno i piccoli aeroporti dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Inoltre, il punto 45 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 afferma esplicitamente che «*anche un aiuto di modesto importo o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa che riceve il finanziamento pubblico non escludono in quanto tali la possibilità che gli scambi tra Stati membri possano esserne influenzati*.»

7.1.5.2. Applicazione al caso di specie

(232) Nel periodo in esame l'aeroporto internazionale di Timişoara era il secondo aeroporto della Romania (considerando 31). Serviva circa 900 000 passeggeri all'anno. Si trova nelle vicinanze dell'aeroporto di Arad, che dista 50 chilometri, e a due ore di automobile da Caransebes (considerando 34). Vi sono voli internazionali dall'aeroporto internazionale di Timişoara ad altre parti dell'Unione gestiti da varie compagnie aeree che operano pure da diversi aeroporti della Romania e di altri Stati membri. La pista dell'aeroporto internazionale di Timişoara è di lunghezza sufficiente, e permette quindi alle compagnie aeree di servire destinazioni internazionali a medio raggio; diventa così possibile attrarre compagnie aeree a scapito di altri aeroporti analoghi che si trovano in altri Stati membri. Il vantaggio economico concesso in questo caso tramite sovvenzioni dirette agli investimenti al gestore aeroportuale ne ha rafforzato la posizione economica, permettendogli di avviare la propria attività senza sostenere tutti i costi di investimento inerenti.

(233) Le misure in esame devono essere pertanto considerate suscettibili di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.1.6. *Conclusione sull'esistenza di aiuti di Stato*

(234) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il finanziamento pubblico dello sviluppo della strada d'accesso e delle aree di parcheggio (nel 2007) e delle attrezzature di sicurezza (nel 2008) non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(235) La Commissione ritiene tuttavia che il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi di illuminazione costituisca un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.2. **Tipo di aiuto: aiuto esistente o nuovo**

(236) La Commissione rileva che, in base alle disposizioni dell'allegato V dell'atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania ([45]), «*i regimi di aiuti e i singoli aiuti concessi al settore dei trasporti, attuati in un nuovo Stato membro prima della data di adesione e ancora applicabili dopo tale data, sono considerati come aiuti esistenti ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, del trattato CE alle seguenti condizioni: le misure di aiuto sono comunicate alla Commissione entro quattro mesi dalla data di adesione […] Tali misure di aiuto sono considerate come aiuti «esistenti»ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, TFUE, sino alla fine del terzo anno a partire dalla data di adesione*».

(237) Da quanto precede risulta che, nel caso della Romania, il regime di cui all'allegato V si applicherà solo agli aiuti entrati in vigore prima del 1º gennaio 2007 e proseguiti successivamente, se tali aiuti sono stati comunicati alla Commissione entro quattro mesi dalla data di adesione.

([44]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 43.
([45]) Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU L 157 del 21.6.2005, pag. 203).

(238) Secondo la Romania il finanziamento pubblico degli investimenti presso l'aeroporto internazionale di Timişoara per il 2007 è stato approvato nel novembre 2006, quindi prima dell'adesione della Romania all'Unione europea. Tuttavia, dal momento che tali misure non sono state incluse tra le misure comunicate alla Commissione conformemente alla procedura di cui sopra, esse non possono costituire aiuti esistenti. La Commissione conclude pertanto che il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione costituiscono nuovi aiuti.

7.3. **Legittimità dell'aiuto**

(239) Il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione è stato attuato senza previa approvazione formale da parte della Commissione. Le misure non soddisfano i requisiti di un'esenzione per categoria dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108 del trattato. Esse sono state attuate dalla Romania in violazione degli obblighi di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

(240) Tali misure rappresentano pertanto aiuti di Stato illegali.

7.4. **Compatibilità con il mercato interno**

(241) I finanziamenti pubblici per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione (tabella 3) sono stati concessi prima del 4 aprile 2014, data in cui sono diventati applicabili gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione applicherà agli aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso ([46]).

(242) Nel momento in cui il finanziamento all'investimento in questione è stato concesso, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 erano in vigore. Pertanto, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 si applicano alla valutazione della compatibilità di questi aiuti agli investimenti.

(243) Ai sensi del punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la Commissione valuterà l'aiuto in funzione dei seguenti criteri:

— la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità, …);

— 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;

— l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio; e

— lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.

7.4.1. *Costi ammissibili*

(244) Secondo gli orientamenti per il settore dell'aviazione 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, terminal, piazzali, eccetera) 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 uffici e magazzini ma anche per gli alberghi, le imprese industriali nell'area aeroportuale, i negozi, i ristoranti e i parcheggi.

(245) I costi per gli investimenti di cui alla tabella 3 (voci n. 2. 3. 4. 5. 9, 12 e 13) sono ammissibili agli aiuti agli investimenti ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 in quanto fanno parte delle infrastrutture aeroportuali.

7.4.2. *Obiettivo di interesse generale chiaramente definito*

(246) Il gestore aeroportuale afferma che il suo intervento perseguiva un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, vale a dire lo sviluppo regionale, l'accessibilità della regione e la sicurezza del trasporto aereo (considerando 156).

([46]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 173.

(247) In particolare, la Romania ha spiegato che gli investimenti effettuati nel periodo 2007-2009 per il ripristino della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale erano giustificati dalla necessità di migliorare la capacità operativa dell'aeroporto durante i momenti di punta in cui la capacità della pista di rullaggio e del piazzale era limitata, in particolare alla luce della previsione di un notevole incremento del traffico fino al 2015 (considerando 36). Inoltre, la Romania ha dichiarato che gli investimenti erano dovuti anche a motivi di sicurezza aerea, vale a dire la necessità di separare le aree di parcheggio degli aeromobili e l'accesso a tali aree, nonché la necessità di garantire la sicurezza degli aeromobili in sosta (considerando 86).

(248) Per quanto riguarda lo sviluppo del terminal non Schengen, la Romania ha spiegato che inizialmente gli investimenti miravano a migliorare la capacità dell'aeroporto internazionale di Timişoara alla luce del significativo aumento del traffico passeggeri previsto per il periodo fino al 2015. Al momento della decisione di concedere l'investimento nel 2006, si è ritenuto che la capacità del terminal avesse raggiunto un limite critico dal punto di vista operativo. Il traffico passeggeri era già aumentato del 250 % nel periodo 2001-2005, determinando congestione nelle ore di punta. Il terminal originario costruito nel 1960 non era concepito per accogliere tali livelli di traffico (considerando 37).

(249) La Romania ha spiegato che la decisione di effettuare ulteriori investimenti nel terminal non Schengen era dettata dalla necessità di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza, in modo che il terminal potesse ricevere i voli non Schengen. All'epoca si prevedeva che la Romania sarebbe entrata a far parte dello spazio Schengen nel 2011. In particolare, vi era la necessità di separare i flussi di passeggeri tra i passeggeri provenienti dall'interno dello spazio Schengen e quelli provenienti da paesi non appartenenti allo spazio Schengen. In tal modo, l'aeroporto internazionale di Timişoara avrebbe potuto continuare a svolgere la propria attività commerciale per i voli sia all'interno che all'esterno dello spazio Schengen dopo l'adesione della Romania allo spazio Schengen (considerando 88).

(250) Secondo la Romania il finanziamento, nel 2008, degli investimenti per i dispositivi di illuminazione si proponeva di migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, consentendo di atterrare da entrambe le direzioni anziché da una direzione sola in caso di condizioni meteorologiche avverse. Il finanziamento di tali investimenti mirava altresì a garantire la sicurezza del traffico aereo e la sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili (considerando 90).

(251) Alla luce delle argomentazioni di cui sopra, gli investimenti erano stati concepiti in modo da consentire all'aeroporto internazionale di Timişoara di far fronte alle limitazioni di capacità nelle ore di punta che si registravano all'epoca nonché al significativo incremento del traffico che allora si prevedeva. Gli investimenti inoltre miravano a promuovere la sicurezza aerea e il rispetto delle misure di sicurezza imposte dalle norme dell'Unione in materia di sicurezza dell'aviazione civile e controllo delle frontiere Schengen.

(252) Inoltre, gli aeroporti vicini non potevano assorbire il traffico previsto. L'aeroporto più vicino, quello di Arad, registrava un traffico assai modesto, sia in termini assoluti sia rispetto all'aeroporto internazionale di Timişoara. Nel periodo 2007-2009 il numero di passeggeri all'anno nell'aeroporto di Arad oscillava tra 67 183 e 128 835, mentre il traffico presso l'aeroporto internazionale di Timişoara variava da 859 329 a 991 758 passeggeri all'anno, senza che vi fosse alcuna correlazione tra le variazioni del numero di passeggeri di questi due aeroporti ([47]). L'aeroporto di Arad non disponeva della capacità fisica di accogliere il previsto incremento del traffico passeggeri, poiché la sua capacità massima era inferiore a 200 000 passeggeri all'anno.

(253) Nel periodo in esame l'aeroporto internazionale di Timişoara era il secondo della Romania, e attualmente è il terzo. In base al piano di sviluppo per il periodo 2006-2015, l'aeroporto internazionale di Timişoara serviva la regione della Romania occidentale, che è una delle più sviluppate del paese. Serviva anche le regioni dell'Ungheria orientale, nonché la Serbia e il Montenegro (euroregione DKMT ([48])). L'aeroporto internazionale di Timişoara svolgeva quindi un ruolo importante per lo sviluppo regionale. Alla luce del numero di passeggeri previsto per il periodo 2006-2015, senza gli investimenti per aumentarne la capacità vi sarebbe stato un impatto negativo sullo sviluppo economico delle regioni servite e sulla loro accessibilità, soprattutto perché nessun altro aeroporto della regione poteva assorbire il traffico esistente o previsto. Inoltre, Timişoara non si trovava su una linea ferroviaria ad alta velocità, per cui nessuna delle rotte aeree subiva una concorrenza intermodale.

([47]) Il criterio dell'assenza di correlazione nell'evoluzione del traffico degli aeroporti vicini è stato anche utilizzato nella causa SA.22614 (C 53/07), cui la Francia ha dato esecuzione in favore della camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, della società Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109), per argomentare la compatibilità dell'aiuto all'aeroporto di Pau.

([48]) L'euroregione Danubio–Criş–Mureş–Tibisco (DKMT) è una euroregione che si estende in Ungheria, Romania and Serbia. Prende il nome dai quattro fiumi che la attraversano.

(254) Sulla base di quanto esposto sopra, la Commissione può concludere che il finanziamento in esame ha contribuito all'accessibilità delle regioni servite e allo sviluppo economico regionale e ha pertanto realizzato un obiettivo ben definito di interesse comune.

7.4.3. *Necessità e proporzionalità dell'aiuto*

(255) Conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, per gli aiuti agli investimenti non vi è alcuna limitazione dell'intensità dell'aiuto. Il finanziamento statale comporta le seguenti intensità di aiuto: 80,3 % per il terminal non Schengen, 86,73 % per il miglioramento della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale e 100 % per i dispositivi di illuminazione.

Tabella 11 Finanziamento degli investimenti 2007-2009

	2007		2008		2009		**Totale**	
	Risorse proprie dell'aero-porto	Dotazioni di bilancio dello Stato	Risorse proprie dell'aero-porto	Dotazioni di bilancio dello Stato	Risorse proprie dell'aero-porto	Dotazioni di bilancio dello Stato	**Risorse proprie dell'aero-porto**	**Dotazioni di bilancio dello Stato**
Sviluppo del terminal non Schengen	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	**2 051 950,09**	**8 379 960**
Miglioramento della pista di rullaggio ed ampliamento del piazzale aeromobili	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	**2 977 655**	**19 470 640**
Dispositivi di illuminazi-one				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Totale	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Fonte: Gestore aeroportuale

(256) Alla luce dei limitati profitti dell'aeroporto e dei dividendi versati allo Stato rumeno nel periodo 2007-2009 rispetto all'entità degli investimenti necessari, è ragionevole ipotizzare che il gestore aeroportuale non sarebbe stato in grado di versare contributi propri più elevati. Ciò collima con le difficoltà generali di accesso ai finanziamenti sul mercato nel periodo in esame causate dalla crisi finanziaria allora in corso. La Commissione riconosce inoltre che gli aeroporti con un traffico annuo non superiore a un milione di passeggeri non sono generalmente in grado di coprire in misura significativa i propri costi di capitale.

(257) Di conseguenza, il finanziamento pubblico era necessario per realizzare gli investimenti finanziati. In altre parole, tale finanziamento ha avuto un effetto di incentivo poiché il gestore aeroportuale non avrebbe effettuato gli investimenti in assenza di finanziamento statale, o non li avrebbe effettuati nella stessa misura. Inoltre, il finanziamento pubblico rispetta il principio di proporzionalità, poiché il gestore aeroportuale non avrebbe potuto aumentare in misura significativa il proprio contributo al finanziamento degli investimenti in questione.

7.4.4. *L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine*

(258) Secondo il piano di sviluppo, nel periodo 2001-2005 il traffico passeggeri e i movimenti degli aeromobili erano aumentati del 250 %. Il piano di sviluppo prevedeva inoltre un aumento del traffico passeggeri da 611 705 unità nel 2005 a 1 661 332 nel 2010 fino a 2 565 494 passeggeri nel 2015. Era stato previsto che l'adesione della Romania all'UE nel 2007 avrebbe incrementato il traffico del 16-18 %.

(259) Tali prospettive giustificavano pertanto gli investimenti volti ad accogliere il traffico previsto. Di conseguenza, nel momento in cui il finanziamento è stato concesso, l'infrastruttura offriva prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine.

7.4.5. *Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture*

(260) La Romania ha ribadito che l'infrastruttura è accessibile a tutti gli utenti in modo non discriminatorio. L'unico vincolo d'uso dell'infrastruttura è legato alla limitazione imposta dalla capacità di ricezione del piazzale e del terminal. L'accesso all'infrastruttura è garantito perciò in modo paritario e non discriminatorio ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

7.4.6. *Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*

(261) L'aeroporto più vicino, quello di Arad, avrebbe potuto subire l'impatto del finanziamento pubblico concesso all'aeroporto internazionale di Timișoara nel periodo in esame. Secondo la Commissione, tuttavia, svariati fattori hanno fatto sì che l'impatto del finanziamento concesso al gestore aeroportuale dell'aeroporto internazionale di Timișoara rimanesse modesto.

(262) L'aeroporto di Arad aveva una ridotta capacità fisica di traffico passeggeri. Solo nel 2014 si sono elaborati piani per ampliare l'infrastruttura e portare la capacità del terminal passeggeri fino alla soglia di 200 000 passeggeri all'anno, o a superarla leggermente. Tuttavia, anche tale maggior potenziale non avrebbe soddisfatto la domanda prevista dal piano di sviluppo dell'aeroporto internazionale di Timișoara.

(263) Anche l'entità effettiva del traffico conferma che il traffico passeggeri dell'aeroporto di Arad era molto limitato. Nel 2007 il traffico registrato all'aeroporto di Arad era pari appena al 7,8 % di quello di Timișoara, nel 2008 al 14,5 % e nel 2009 all'8,8 %. Inoltre, non sembra di poter rilevare una correlazione nell'evoluzione del traffico dei due aeroporti ([49]).

(264) Pertanto, l'aeroporto di Arad non avrebbe potuto assorbire il significativo incremento del traffico passeggeri previsto per l'aeroporto internazionale di Timișoara.

(265) Alla luce di quanto esposto sopra, secondo la Commissione le distorsioni della concorrenza prodotte dall'aiuto erano limitate e non superavano il contributo offerto dall'aiuto allo sviluppo regionale, all'accessibilità e alla sicurezza.

7.4.7. *Conclusione in merito alla misura 1*

(266) Per i motivi esposti ai considerando da (241) a (265), la Commissione ritiene che l'aiuto di Stato per il finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen, del miglioramento della pista, dell'ampliamento del piazzale aeromobili e dei dispositivi di illuminazione sia compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

8. VALUTAZIONE DELLA MISURA 2 — L'AIP DEL 2007, L'AIP DEL 2008 E L'AIP DEL 2010

8.1. Esistenza di aiuti

(267) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando (171) e (172), sono applicabili anche alla valutazione della misura 2.

8.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

8.1.1.1. Principi

(268) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura 2 si applichi alle imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dallo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica ([50]). Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato costituisce attività economica ([51]).

8.1.1.2. Applicazione al caso di specie

(269) Gli AIP hanno fissato i diritti applicabili alle compagnie aeree per l'uso delle infrastrutture aeroportuali.

(270) Le compagnie aeree forniscono servizi di trasporto aereo. Fornendo tali servizi, le compagnie aeree svolgono un'attività economica e costituiscono pertanto imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([49]) Cfr. nota 32.

([50]) Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 e Höfner e Elser.

([51]) Sentenza del 16 giugno 1987, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283. Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

8.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

8.1.2.1. Principi

(271) La nozione di aiuto di Stato si applica solo ai vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali ([52]). Le risorse statali comprendono tutte le risorse che provengono dal settore pubblico ([53]), comprese le risorse di enti parastatali (decentrati, federati, regionali o altri) ([54]) e, in determinate circostanze, le risorse di enti privati. L'origine delle risorse non è rilevante purché, prima di essere trasferite direttamente o indirettamente ai beneficiari, esse siano sotto il controllo pubblico e dunque a disposizione delle autorità nazionali ([55]), anche se le risorse non diventano proprietà della pubblica autorità ([56]).

(272) Inoltre, la nozione di aiuto di Stato si applica solo se la concessione del vantaggio è imputabile allo Stato, ossia se il vantaggio è concesso direttamente dallo Stato o da organismi di intermediazione che agiscono nell'esercizio di competenze attribuite loro dallo Stato.

(273) Il fatto che lo Stato o l'ente statale sia l'azionista unico o di maggioranza di un'impresa non è sufficiente per concludere che un trasferimento di risorse da parte di tale impresa sia imputabile ai suoi azionisti pubblici ([57]). La Corte di giustizia ha inoltre stabilito che, anche qualora lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle sue attività operative, nel caso concreto non si può presumere automaticamente che tale controllo venga effettivamente esercitato. Un'impresa pubblica può agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato.

(274) Quindi, il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per considerare imputabili a quest'ultimo misure adottate da tale impresa. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tale misura. Su questo punto la Corte di giustizia dell'Unione europea ha indicato che l'imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato ([58]).

(275) Tra questi indizi si annoverano l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa (ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società), l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta ([59]).

8.1.2.2. Applicazione al caso di specie

(276) Nel caso in esame lo Stato ha esercitato costantemente un controllo diretto o indiretto sulle risorse in questione. All'epoca in cui è stato approvato l'AIP del 2010, l'aeroporto era detenuto per l'80 % direttamente dal ministero dei Trasporti della Romania, conformemente all'articolo 8 dello statuto del 2008 (considerando 28). Le risorse del gestore aeroportuale rientravano nel controllo dello Stato ed erano pertanto a sua disposizione. La Romania era in grado, esercitando la sua influenza dominante sul gestore aeroportuale, di orientare l'utilizzo delle sue risorse al fine di finanziare vantaggi specifici a favore di altre imprese. Inoltre, quando sono stati approvati l'AIP del 2007 e

([52]) Sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 1978, *Pubblico ministero del Regno dei Paesi Bassi contro Jacobus Philippus van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punti 25 e 26; Sentenza del 12 dicembre 1996, *Compagnie nationale Air France contro Commissione delle Comunità europee*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punto 63.

([53]) Air France, punto 56.

([54]) Sentenza della Corte di giustizia del 14 ottobre 1987, *Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punto 17; Sentenza del 6 marzo 2002, *Territorio Histórico de Álava e altri contro Commissione*, Cause riunite T-92/00 e 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punto 57.

([55]) Sentenza della Corte di giustizia del 17 luglio 2008, *Essent Netwerk Noord BV* con l'intervento di Nederlands Elektriciteit Administratiekantoor BV contro Aluminium Delfzijl BV, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punto 70; Sentenza della CGUE del 16 maggio 2000, *Repubblica francese contro Ladbroke Racing Ltd e Commissione delle Comunità europee* («*Ladbroke Racing*»), C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, punto 50.

([56]) Air France, punti 65, 66 e 67; Ladbroke Racing, punto 50.

([57]) Stardust Marine, punto 51 *e seg.*

([58]) Stardust Marine, punti 52 e 55.

([59]) Stardust Marine, punto 56.

l'AIP del 2008 ([60]), lo Stato rumeno era l'unico azionista del gestore aeroportuale. Ai sensi dell'articolo 7 dello statuto del 1998 (considerando 28), il capitale azionario iniziale è stato interamente sottoscritto dalla Romania e pagato integralmente alla data di costituzione dell'aeroporto internazionale di Timişoara. Di conseguenza, le risorse del gestore aeroportuale devono essere considerate risorse statali ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(277) Per quanto riguarda l'imputabilità allo Stato rumeno, le autorità rumene sostengono che il gestore aeroportuale opera come un investitore in un'economia di mercato e che l'influenza dello Stato è strettamente limitata al suo ruolo di azionista della società ai sensi dello statuto societario e della legge n. 31/1990 sulle società. La politica dei prezzi del gestore aeroportuale è decisa dal consiglio di amministrazione e dalla direzione esecutiva del gestore aeroportuale conformemente allo statuto societario.

(278) Per quanto riguarda la supervisione delle attività del gestore aeroportuale da parte dello Stato, la Commissione osserva che l'assemblea generale degli azionisti è composta da rappresentanti degli azionisti: lo Stato rumeno, rappresentato dal ministero dei Trasporti, era l'unico azionista ai sensi dello statuto del 1998 e l'azionista di maggioranza (con l'80 % delle azioni) ai sensi dello Statuto del 2008, ed è competente a decidere in merito alle attività e alla strategia economica perseguite dal gestore aeroportuale. Ai sensi dell'articolo 19 dello statuto del 2008, le decisioni dell'assemblea generale degli azionisti devono essere adottate con il voto di un numero di azionisti che rappresenti almeno la metà del capitale sociale, senza che la minoranza goda di un diritto di blocco.

(279) In virtù dell'articolo 20 dello statuto del 2008, il gestore aeroportuale è diretto da un consiglio di amministrazione composto da sette membri, due dei quali sono rappresentanti del ministero dei Trasporti e uno è il rappresentante del ministero delle Finanze. Inoltre, la Commissione osserva che il consiglio di amministrazione è scelto dall'assemblea generale degli azionisti (in cui lo Stato era azionista unico ai sensi dello Statuto del 1998 e attualmente detiene la maggioranza). Il consiglio di amministrazione e il suo presidente sono nominati con ordinanza del ministero dei Trasporti.

(280) Lo svolgimento delle riunioni del consiglio di amministrazione esige la partecipazione della metà più uno dei membri del consiglio ([61]). Il consiglio di amministrazione delibera alla presenza di almeno due terzi dei propri membri e adotta le decisioni a maggioranza dei propri membri ([62]).

(281) Il presidente del consiglio di amministrazione esercita anche funzioni di direttore generale del gestore aeroportuale. La struttura organizzativa e la catena di influenza sono un ulteriore indizio dell'imputabilità allo Stato del sistema di diritti e sconti. In ogni caso, come minimo lo Stato era tenuto costantemente al corrente dell'evoluzione del sistema di diritti e sconti tramite questi membri del consiglio di amministrazione.

(282) Inoltre, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, dello statuto del 1998, il gestore aeroportuale si pone come obiettivo principale le attività di interesse pubblico nazionale. Ai sensi dell'articolo 5 dello Statuto del 1998, il gestore aeroportuale è un organismo tecnico specializzato designato dal ministero dei Trasporti per svolgere principalmente attività di interesse pubblico nazionale; nel suo ambito di attività il gestore svolge prestazioni, servizi e lavori connessi all'amministrazione e allo sfruttamento di beni appartenenti o posseduti o noleggiati dallo Stato, nel quadro del traffico aereo nazionale e internazionale, al fine di garantire il transito di persone e merci.

(283) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che vi siano indizi sufficienti per ritenere che l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 siano imputabili allo Stato.

([60]) La Romania ha chiarito che l'AIP del 2007 e l'AIP del 2008 erano stati approvati dal consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale circa due mesi prima dell'entrata in vigore di ciascun AIP.

([61]) Articolo 20, paragrafo 9, dello statuto del 1998.

([62]) Articolo 20, paragrafo 10, dello statuto del 1998.

8.1.3. *Selettività*

8.1.3.1. Principi

(284) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura di Stato deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Quindi, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.

(285) Secondo una giurisprudenza consolidata, la valutazione del requisito di selettività impone di verificare se, nell'ambito di un determinato regime giuridico, una misura nazionale sia tale da favorire talune imprese o talune produzioni rispetto ad altre le quali, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga. L'esame della selettività richiede una definizione preventiva del quadro di riferimento nel quale si inserisce la misura in questione ([63]). Una misura è selettiva «*solo se, nell'ambito di un dato regime giuridico, essa ha l'effetto di favorire talune imprese rispetto ad altre che appartengano ad altri settori o al medesimo settore e si trovino, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, in una situazione fattuale e giuridica analoga*.» ([64]) La nozione di «aiuto di Stato» non riguarda le misure statali che stabiliscono una differenziazione tra imprese, qualora tale differenziazione risulti dalla natura o dalla struttura del sistema in cui tali misure si inseriscono ([65]).

(286) Una misura mediante la quale un'impresa pubblica stabilisce le condizioni per l'utilizzo dei suoi beni o servizi non è necessariamente una misura selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([66]). L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue le misure di intervento statale in riferimento alle loro cause od obiettivi ma le definisce in funzione dei loro effetti, indipendentemente quindi dalle tecniche utilizzate ([67]).

8.1.3.2. Applicazione al caso di specie

(287) L'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 prevedevano un sistema di aliquote di base per i diritti aeroportuali (rispettivamente considerando 41 e 44). Inoltre, l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 comprendevano anche sconti e riduzioni dei diritti in funzione del numero di atterraggi in un determinato periodo di tempo, del numero di passeggeri, del peso dell'aeromobile e/o del tipo di rotta servita (rispettivamente considerando da 42 a 43, da 46 a 48 e 49).

(288) L'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 sono stati proposti, valutati e stabiliti dalla direzione esecutiva dell'aeroporto internazionale di Timişoara e approvati dal consiglio di amministrazione (considerando 40). Ciò soddisfa il requisito per cui il gestore aeroportuale, nell'esercizio dei propri poteri, stabilisce l'ammontare dei diritti aeroportuali applicabili all'aeroporto in questione ([68]). Il quadro giuridico applicabile era pertanto costituito dai diritti aeroportuali, dagli sconti e dalle riduzioni applicabili all'aeroporto internazionale di Timişoara fissati rispettivamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010.

(289) Pertanto, il quadro di riferimento pertinente per esaminare se l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 avessero l'effetto di favorire talune compagnie aeree rispetto ad altre che si trovavano in una situazione fattuale e giuridica analoga è quello del regime applicabile al solo aeroporto internazionale di Timişoara.

(290) Il sistema dei diritti aeroportuali, gli sconti e le riduzioni erano applicabili a tutte le compagnie aeree che utilizzavano o potevano utilizzare l'aeroporto internazionale di Timişoara e che soddisfacevano le condizioni descritte rispettivamente nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010.

(291) La Commissione ha inoltre verificato se gli sconti previsti rispettivamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 fossero selettivi e favorissero talune compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto internazionale di Timişoara a scapito di altre.

([63]) Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 21 dicembre 2016, *Commissione europea contro Hansestadt Lübeck* («*Lübeck*»), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punti 40-67.
([64]) Lübeck, punto 58.
([65]) Lübeck, punti 40-67 e giurisprudenza ivi citata.
([66]) Ibid.
([67]) Ibid. sentenza del 15 novembre 2011, *Commissione europea e Regno di Spagna contro Government of Gibraltar e Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord*, C-106/09 P e C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punto 87 e la giurisprudenza ivi citata.
([68]) Lübeck, punto 61.

(292) Gli sconti applicabili si collocavano su una scala variabile: il più basso partiva dal 10 % per 250-500 atterraggi all'anno, ossia circa 5 atterraggi alla settimana. La Commissione osserva che nel periodo in esame, oltre a Wizz Air, numerose altre compagnie aeree che operavano presso l'aeroporto internazionale di Timişoara avevano nella propria flotta aeromobili delle dimensioni pertinenti e/o frequenze sufficienti e quindi beneficiavano o avrebbero potuto beneficiare dei relativi sconti.

(293) Ne consegue che il sistema dei diritti aeroportuali e gli sconti erano applicabili in modo non discriminatorio.

(294) Pertanto l'aliquota di base, gli sconti e le riduzioni previsti dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 non erano selettivi.

(295) La Commissione osserva che tale conclusione vale solo per i diritti, gli sconti e le riduzioni derivanti direttamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010. Non si applica a eventuali diritti, sconti o riduzioni concessi sulla base di accordi personalizzati con le compagnie aeree.

8.1.3.3. Conclusione sulla selettività

(296) Da quanto precede risulta che la misura 2 non soddisfa la condizione di selettività di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(297) Le condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulative. Se una di esse non è soddisfatta da una misura in esame, tale misura non costituisce un aiuto di Stato.

(298) La Commissione conclude pertanto che la misura 2 non costituiva aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, dal momento che non era selettiva.

(299) La Commissione osserva che la decisione di avvio del procedimento ha sollevato la questione dell'incompatibilità degli AIP con il mercato interno a causa del potenziale trattamento discriminatorio tra diversi tipi di passeggeri. Questo principio si applica alle misure che costituiscono aiuti di Stato e impedisce di considerarle compatibili ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato ([69]). Dal momento che nel caso in esame si è riscontrato che gli AIP non costituiscono aiuti di Stato, non è necessario analizzare ulteriormente l'elemento di collegamento indissociabile sollevato nella decisione di avvio del procedimento.

9. VALUTAZIONE DELLA MISURA 3 — ACCORDI DEL 2008 CON WIZZ AIR

9.1. Esistenza di aiuti

(300) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando (171) e (172), si applicano anche alla valutazione della misura 3, relativa agli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.

9.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

(301) Wizz Air è una compagnia aerea. Offre servizi regolari di trasporto aereo di passeggeri e svolge un'attività economica. Costituisce pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

9.1.2.1. Principi

(302) I principi illustrati nei considerando da (271) a (275) sono applicabili anche a questa misura.

9.1.2.2. Applicazione al caso di specie

(303) Per quanto riguarda le risorse statali, si applicano le stesse osservazioni esposte nel considerando (276).

([69]) Sentenza della Corte del 15 giugno 1993, *Matra SA contro Commissione delle Comunità europee*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) Per quanto riguarda l'imputabilità degli accordi del 2008, che sono stati firmati durante il periodo di validità dello statuto dell'aeroporto del 1998, si applica mutatis mutandis il ragionamento di cui ai considerando da (277) a (279) per l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010.

(305) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che la conclusione degli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale sia imputabile allo Stato.

9.1.3. *Selettività*

9.1.3.1. Principi

(306) I principi illustrati nel considerando (199) sono applicabili anche a questa misura.

9.1.3.2. Applicazione al caso di specie

(307) Nel caso in esame, gli accordi del 2008 sono stati conclusi con un'unica impresa, ossia Wizz Air. La misura 3 è pertanto selettiva per definizione a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.4. *Vantaggio economico*

9.1.4.1. Principi

(308) I principi riguardanti un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, di cui ai considerando da (202) a (206), si applicano agli accordi tra aeroporti e compagnie aeree. L'applicazione del MEOP a tali accordi è illustrata in maniera più approfondita negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ([70]).

(309) Nella situazione di questa specifica relazione tra aeroporto e compagnia aerea, la Commissione valuterà se la disponibilità di risorse pubbliche per l'aeroporto conferisca un vantaggio alle compagnie aeree che utilizzano tale aeroporto. Tali aiuti a una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto possono, in linea di principio, essere esclusi qualora la relazione tra l'aeroporto e la compagnia aerea in questione sia conforme al MEOP.

(310) Ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, in virtù del MEOP si può escludere in linea di principio l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto quando:

(1) il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure

(2) è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante, ovvero un'analisi basata sui dati disponibili all'epoca della deliberazione delle misure in questione, che si poteva ritenere che l'accordo tra aeroporto e compagnia aerea avrebbe portato ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto.

(311) Per quanto riguarda il primo approccio descritto al considerando (310) (confronto tra il prezzo applicato per i servizi aeroportuali e il prezzo di mercato), conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'individuazione di un valore di riferimento richiede, in primo luogo, che sia possibile selezionare un numero sufficiente di aeroporti comparabili che forniscano servizi comparabili in condizioni normali di mercato. A questo riguardo la Commissione osserva che, per il momento, la maggior parte degli aeroporti dell'Unione beneficia di finanziamenti pubblici diretti a coprire i costi di investimento e di esercizio. Gli aeroporti di proprietà pubblica sono tradizionalmente considerati dai pubblici poteri come infrastrutture dirette a facilitare lo sviluppo locale e non come imprese operanti secondo le regole di mercato. I prezzi praticati da questi aeroporti tendono, di conseguenza, ad essere stabiliti senza tener conto di considerazioni di mercato e in particolare di sane prospettive di redditività ex ante, ma essenzialmente alla luce di considerazioni di ordine sociale o regionale. Anche se alcuni aeroporti sono di proprietà privata o sono gestiti senza tener conto di considerazioni di ordine sociale o regionale, i prezzi praticati da tali aeroporti possono essere in larga misura influenzati dai prezzi praticati dalla maggior parte degli aeroporti sovvenzionati con fondi pubblici in quanto le compagnie aeree tengono conto di tali prezzi quando negoziano con aeroporti appartenenti a privati o che sono gestiti da privati. In tali circostanze, negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 la Commissione esprime dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un reale prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti ([71]).

([70]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 53.
([71]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 59.

(312) La Commissione ritiene che la ricerca di un parametro di riferimento debba basarsi su un raffronto dei diritti aeroportuali, al netto di eventuali vantaggi concessi alla compagnia aerea (come sostegno alla commercializzazione, sconti o qualsiasi altro incentivo), attraverso un numero sufficiente di aeroporti di riferimento idonei i cui gestori si comportino come operatori in un'economia di mercato. In particolare, è opportuno utilizzare i seguenti indicatori: il volume di traffico; il tipo di traffico (viaggi di lavoro o di vacanze o verso l'estero); l'importanza relativa del trasporto merci e l'importanza relativa delle entrate derivanti dalle attività non aeronautiche dello scalo, il tipo e il livello di servizi aeroportuali forniti; la vicinanza dell'aeroporto a una grande città e il numero di abitanti nel bacino di utenza dell'aeroporto; il grado di ricchezza dell'area circostante (PIL pro capite); le aree geografiche diverse alle quali i passeggeri potrebbero essere interessati.

(313) Sulla base di quanto appena esposto, la Commissione ritiene che un'analisi ex ante della redditività incrementale costituisca il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi dagli aeroporti con singole compagnie aeree.

(314) Inoltre la Commissione è del parere che gli accordi conclusi tra un aeroporto e le compagnie aeree possano soddisfare il MEOP qualora essi, considerati ex ante, contribuiscano alla redditività dell'aeroporto in misura incrementale almeno nel lungo periodo ([72]). Al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) l'aeroporto deve dimostrare di essere in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine ([73]).

(315) A questo proposito la Commissione è del parere che la differenziazione dei prezzi costituisca una prassi standard per le imprese, purché sia conforme all'intera normativa settoriale in materia di concorrenza. Tali politiche di tariffazione differenziata dovrebbero però avere una giustificazione dal punto di vista commerciale per soddisfare il MEOP ([74]).

9.1.4.2. Valutazione congiunta degli accordi del 2008

(316) La Commissione ritiene che, ai fini dell'applicazione del MEOP, gli accordi del 2008 debbano essere valutati insieme come un'unica misura. Questa scelta è dettata da varie motivazioni.

(317) In primo luogo, gli accordi sono stati conclusi dalle stesse parti.

(318) In secondo luogo, il memorandum d'intesa del 25 giugno 2008 elenca la portata dei servizi che il gestore aeroportuale deve offrire nonché i servizi di commercializzazione che devono essere forniti da Wizz Air. Rispetto all'accordo di commercializzazione del 30 luglio 2008, il memorandum d'intesa prevede la stessa formula per il calcolo dei costi di commercializzazione e il medesimo importo trattenuto per passeggero in partenza. Di conseguenza, il memorandum d'intesa e l'accordo di commercializzazione sono strettamente e direttamente connessi in termini di contenuto. Il memorandum d'intesa stabilisce anche i principi generali della cooperazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air, che sono successivamente enunciati in termini maggiormente operativi nell'accordo di commercializzazione, nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra. Anche l'accordo di commercializzazione, nel suo preambolo, fa diretto riferimento al memorandum d'intesa (considerando 55). Il memorandum d'intesa è stato infine sostituito dall'accordo di commercializzazione, dall'accordo operativo e dall'accordo di assistenza a terra.

(319) In terzo luogo, l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sono stati firmati lo stesso giorno (1º agosto 2008) per lo stesso periodo, vale a dire dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per ulteriori 12 mesi ad ogni anniversario dell'entrata in vigore e senza possibilità di risoluzione prima del terzo anniversario dell'accordo di commercializzazione. Anche l'accordo di commercializzazione è entrato in vigore lo stesso giorno, vale a dire l'11 dicembre 2008 (considerando 54).

([72]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 66.
([73]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 63.
([74]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 62.

(320) In quarto luogo, gli accordi del 2008 erano interconnessi. L'accordo di commercializzazione fa vari riferimenti all'accordo operativo e all'accordo di assistenza a terra: i) l'accordo di commercializzazione prevedeva che le parti potessero immediatamente risolvere l'accordo di commercializzazione se l'accordo operativo fosse scaduto senza essere rinnovato o fosse stato risolto; ii) l'accordo di commercializzazione prevedeva che le parti potessero immediatamente risolvere l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra senza la possibilità di esigere danni in caso di scadenza o di risoluzione dell'accordo di commercializzazione; iii) l'accordo di commercializzazione prevedeva che, in caso di aumento dei diritti disciplinati dall'accordo operativo o dall'accordo di assistenza a terra, i costi di commercializzazione dovessero essere modificati in misura corrispondente alla variazione dei diritti aeroportuali (considerando 59).

(321) Sulla base delle argomentazioni appena esposte, la Commissione ritiene che il memorandum d'intesa, l'accordo di commercializzazione, l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra non siano separabili. La Commissione ritiene pertanto necessario analizzare insieme gli accordi del 2008, al fine di determinare se tale operazione costituisca un aiuto di Stato.

9.1.4.3. Applicazione dei principi al caso di specie

(322) Nel caso di specie, al fine di determinare se gli accordi del 2008 conferiscano a Wizz Air un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve esaminare se, in circostanze analoghe, un aeroporto operante in normali condizioni di economia di mercato e guidato da prospettive di redditività a più lungo termine ([75]) avrebbe concluso un accordo commerciale identico o analogo con una compagnia aerea. La Commissione deve collocarsi nel momento in cui è stata presa la decisione di stipulare gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air, e deve basare la propria valutazione sulle informazioni e le ipotesi di cui disponeva allora il gestore aeroportuale.

(323) Per quanto riguarda l'analisi di un operatore in un'economia di mercato applicabile in questa circostanza, Wizz Air ha affermato che il confronto con l'approccio basato sui prezzi di mercato, vale a dire il primo approccio illustrato nel considerando (310) (1), dovrebbe applicarsi al caso in esame in aggiunta al secondo approccio (cioè l'analisi della redditività) esposto nel considerando (310) (2).

(324) Wizz Air ha presentato una relazione preparata da Oxera sulla «Valutazione economica del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato», datata 27 ottobre 2011, in cui i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara sono stati confrontati con i diritti pagati da Wizz Air in tre aeroporti del Regno Unito, considerati da Oxera aeroporti comparabili: gli aeroporti di Liverpool, Prestwick e Doncaster. L'analisi effettuata nello studio si basa sui dati forniti dal gestore aeroportuale e da Wizz Air. A giudizio di Oxera, la struttura proprietaria e di finanziamento di tali aeroporti rende probabile che essi si comportino come «investitori privati». Lo studio presenta inoltre un raffronto tra le caratteristiche generali dell'aeroporto internazionale di Timişoara e quelle dei tre aeroporti comparabili (ad esempio l'entità della popolazione della città di appartenenza, la distanza dalla città di appartenenza, la popolazione della città più grande in un raggio di 150 chilometri, il grande aeroporto più vicino), l'entità delle misure in termini di reddito per PIL pro capite e i salari medi settimanali, l'evoluzione dell'andamento del traffico, le entrate degli aeroporti interessati e lo status di finanziamento (ossia se l'aeroporto abbia beneficiato di finanziamenti pubblici). La relazione ha calcolato i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara rispetto a quelli versati ai tre aeroporti del Regno Unito (l'analisi ha tenuto conto dei diversi diritti applicati nei quattro aeroporti al netto dei benefici forniti a Wizz Air). L'analisi ha presentato i diritti totali pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara e agli aeroporti comparabili, espressi in euro per rotazione e in euro per passeggero. Su tale base, l'analisi ha rilevato che il livello complessivo dei diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara nel periodo 2008-2011, espresso sia per rotazione che per passeggero, in media è superiore al livello medio comparabile dei diritti pagati dalla compagnia aerea agli altri aeroporti in esame. Secondo la relazione di Oxera, i prezzi inferiori pagati da Wizz Air negli aeroporti di riferimento fanno pensare che un investitore privato avrebbe probabilmente stipulato un contratto alle condizioni previste dall'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.

(325) Per quanto riguarda la relazione di Oxera che confronta l'aeroporto internazionale di Timişoara con tre aeroporti britannici segnalati da Wizz Air, la Commissione ricorda che la ricerca di un parametro di riferimento non è un metodo appropriato per stabilire i prezzi di mercato se i parametri di riferimento disponibili non sono stati identificati in base a considerazioni di mercato o se i processi esistenti sono sensibilmente distorti da interventi pubblici. Sembra che tali distorsioni siano presenti nel settore dell'aviazione per i motivi esposti ai considerando da (311) a (312).

([75]) ALFA Romeo, punto 23; Sentenza del 12 dicembre 2000, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA contro Commissione delle Comunità europee*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.

(326) Inoltre, la Commissione ritiene che non sia soddisfatto il criterio di un numero sufficiente di aeroporti di riferimento che forniscono servizi comparabili in condizioni normali, indicato al punto 55 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Dato che in Europa vi sono alcune centinaia di aeroporti ([76]), tre aeroporti non possono essere considerati un numero sufficiente per consentire l'individuazione di un parametro di riferimento adeguato per i prezzi di mercato pertinenti. Inoltre, due dei tre aeroporti di riferimento, Liverpool e Doncaster, appartengono allo stesso gruppo (Peel Airports Group), il che inficia ulteriormente il numero e la varietà degli aeroporti di riferimento necessari per fornire un parametro affidabile.

(327) Inoltre, tutti e tre gli aeroporti di riferimento sono situati nel Regno Unito e due di essi (Liverpool e Doncaster) sono vicini alla stessa grande città, cioè Manchester. La relazione di Oxera non chiarisce se i tre aeroporti di riferimento forniscano servizi analoghi all'aeroporto internazionale di Timișoara. Lo studio fornisce solo informazioni relative al momento in cui Wizz Air ha iniziato a operare in ciascuno di questi aeroporti, indicando le varie destinazioni, e analizza poi il totale dei costi sostenuti da Wizz Air in tali aeroporti (al netto dei pagamenti per i servizi di commercializzazione). Ciò non consente tuttavia di valutare se gli aeroporti forniscano servizi comparabili.

(328) Inoltre, come rileva la stessa relazione di Oxera, vi sono numerose differenze tra l'aeroporto internazionale di Timișoara e i due aeroporti del Regno Unito (Liverpool e Prestwick). In particolare, l'aeroporto di Liverpool è assai più grande dell'aeroporto internazionale di Timișoara (nel 2007 ha movimentato circa 5,5 milioni di passeggeri), mentre l'aeroporto di Prestwick ha servito oltre 2 milioni di passeggeri. Di conseguenza, in termini di volume di traffico l'unico aeroporto comparabile era quello di Doncaster (non più di un milione di passeggeri). Da ciascuno di questi aeroporti Wizz Air ha trasportato numeri di passeggeri alquanto diversi.

(329) Per quanto riguarda il grado di ricchezza dell'area circostante (PIL pro capite), si registra una fortissima differenza tra la zona di Timișoara (indice del PIL pro capite ([77]) inferiore a 50 nel 2007) e il Regno Unito (indice del PIL attorno a 120 nel 2007), dove si trovano i tre aeroporti di riferimento. Inoltre, la parte comparativa della relazione di Oxera contiene informazioni sui salari medi settimanali nei mercati del lavoro regionali di Timișoara e delle tre città del Regno Unito ove si trovano gli aeroporti di riferimento (Liverpool, Prestwick e Doncaster), e anche qui si rilevano notevoli differenze (il livello di Timișoara è inferiore a 50, mentre quello delle altre tre città è superiore a 500).

(330) La relazione non tiene conto di alcuni degli indicatori proposti al punto 60 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 (ad esempio il tipo di traffico o il tipo e livello dei servizi aeroportuali forniti).

(331) Infine anche ipotizzando che, sulla base di un'analisi valida e comparabile, il «prezzo» applicato nelle diverse operazioni oggetto di questa valutazione fosse pari o superiore ai «prezzi di mercato», la Commissione non poteva tuttavia concludere che tali operazioni corrispondessero necessariamente al prezzo di mercato. Non si tratterebbe di un prezzo di mercato se, nel momento in cui sono stati stipulati tali accordi, l'operatore avesse potuto prevedere che ne sarebbero derivati costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Un operatore in un'economia di mercato, infatti, non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato» se un tale comportamento determina una perdita incrementale.

(332) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, sia la Romania sia le parti interessate sono state invitate a formulare osservazioni sull'applicazione di tali orientamenti al caso di specie. A parte Wizz Air, né la Romania né altre parti interessate hanno contestato l'approccio della Commissione per cui, 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 della redditività incrementale.

([76]) Secondo gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 1, il sistema di trasporto aereo dell'Unione europea è costituito da una rete di oltre 460 aeroporti.

([77]) Come illustra la relazione di Oxera, l'indice del PIL pro capite per la Romania e per il Regno Unito è espresso in standard di potere d'acquisto (SpA) rispetto alla media dell'Unione europea (UE-27). La media dell'Unione europea (UE-27) è stata fissata a 100.

(333) Pertanto, sulla base di quanto appena esposto, la Commissione ritiene che, nel caso in questione, si debba applicare l'approccio generale suggerito negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, che prevede l'applicazione del MEOP ai rapporti tra gli aeroporti e le compagnie aeree, ossia l'analisi ex ante della redditività incrementale ([78]).

9.1.4.4. Orizzonte temporale per testare la redditività degli accordi del 2008

(334) Nel decidere se stipulare accordi con una compagnia aerea, un operatore in un'economia di mercato sceglierà l'orizzonte temporale per la sua valutazione in base ai termini degli accordi in questione o di ogni singolo accordo. In altre parole, l'operatore in un'economia di mercato valuterà i costi e le entrate incrementali del periodo di applicazione degli accordi. Nella data di stipula degli accordi, un prudente operatore in un'economia di mercato non conterà sul rinnovo degli accordi alla loro scadenza, alle stesse condizioni o in condizioni diverse.

(335) Sulla base dell'approccio descritto al considerando (334), la Commissione valuterà i costi e le entrate incrementali degli accordi del 2008 per il periodo 11 dicembre 2008 - 10 dicembre 2011, ossia il periodo iniziale di applicazione dell'accordo di commercializzazione. Non si terrà conto della proroga facoltativa dell'accordo di commercializzazione (altri 12 mesi dopo la scadenza dei primi tre anni). Tale proroga era puramente facoltativa, e quindi un operatore in un'economia di mercato non poteva fare affidamento sul concretizzarsi di tale opzione.

(336) L'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra erano validi per un periodo iniziale di un anno, ossia dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009. Ciascuno di essi prevedeva un rinnovo automatico per altri 12 mesi a ogni anniversario della rispettiva entrata in vigore. Il gestore aeroportuale non era autorizzato a risolvere unilateralmente questi due contratti prima del 3° periodo di rinnovo ([79]). Poiché per il gestore aeroportuale il rinnovo dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra era automatico, la Commissione ritiene che un prudente operatore in un'economia di mercato avrebbe ipotizzato che l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sarebbero rimasti in vigore almeno per la durata dell'accordo di commercializzazione, se non di più.

(337) All'opposto, non sarebbe stato logico ipotizzare un periodo iniziale di tre anni per l'accordo di commercializzazione e un periodo iniziale di un anno per l'accordo operativo, in quanto senza l'attività della compagnia aerea presso l'aeroporto, l'accordo di commercializzazione sarebbe rimasto privo di oggetto. Analogamente, la durata dell'applicazione dell'accordo di assistenza a terra dovrebbe essere allineata alla durata dell'accordo operativo, in quanto i servizi di assistenza a terra sono possibili solo se la compagnia aerea opera nell'aeroporto. Inoltre, come illustrato al considerando (319), la durata dell'accordo di commercializzazione è collegata alla durata dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra.

(338) La Commissione osserva che il memorandum d'intesa firmato il 25 giugno 2008 costituiva il quadro in cui si definivano i principi generali della cooperazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air. Tali principi sono stati poi specificati in termini operativi nell'accordo di commercializzazione, nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra. Pertanto, la Commissione ritiene che il periodo precedente la firma del protocollo d'intesa, avvenuta il 25 giugno 2008, debba essere considerato come il punto di riferimento ex ante ai fini dell'analisi della redditività.

(339) L'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sono stati entrambi modificati il 25 giugno 2010 da un nuovo sistema di sconti, concordato tra Wizz Air e il gestore aeroportuale, che copriva il periodo fino al 6 febbraio 2011 (gli «accordi di modifica del 2010»). Questo nuovo sistema di sconti corrisponde all'AIP del 2010. In considerazione delle modifiche così apportate ai termini dei due accordi, la Commissione applicherà separatamente il MEOP agli accordi di modifica del 2010 per valutare se un operatore in un'economia di mercato avrebbe stipulato gli accordi di modifica. La seguente valutazione distinguerà quindi l'analisi della redditività per il periodo iniziale degli accordi del 2008 dall'analisi della redditività degli accordi di modifica del 2010.

([78]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punti 59 e 61.

([79]) Se non per i motivi standard di inadempienza contrattuale.

9.1.4.5. Analisi della redditività degli accordi del 2008

Valutazione dei costi e delle entrate incrementali degli accordi del 2008

(340) Gli accordi del 2008 sono stati negoziati individualmente e si applicavano solo alle due parti contraenti. Non si trattava di un sistema globale di diritti aeroportuali applicato a tutte le compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto ([80]). I costi e le entrate pertinenti, incrementali rispetto agli accordi del 2008, sono quelli che il gestore aeroportuale prevedeva di sostenere a causa dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.

(341) La questione fondamentale è verificare se le entrate incrementali derivanti dall'attività della compagnia aerea superassero i costi incrementali. Pertanto, gli investimenti effettuati nell'aeroporto prima degli accordi, nonché i costi fissi di esercizio, non sono pertinenti.

(342) Le entrate incrementali che un investitore privato poteva ragionevolmente attendersi dagli accordi del 2008 derivavano da entrate aeronautiche supplementari prodotte dai diritti aeroportuali pagati da Wizz Air e da altre entrate non aeronautiche prodotte, ad esempio, da parcheggi auto, negozi in franchising o negozi gestiti direttamente.

(343) In questo caso i costi incrementali sono i costi di esercizio, i costi di commercializzazione e tutti i costi d'investimento imputabili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.

Analisi ex ante della redditività fornita dalla Romania per gli accordi del 2008

(344) Su richiesta della Commissione, il 9 dicembre 2014 la Romania ha presentato un'analisi ex ante della redditività ricostruita ex post sulla base dei dati disponibili prima di stipulare gli accordi del 2008 con Wizz Air. L'analisi conteneva una panoramica delle entrate incrementali prevedibili al momento della stipula degli accordi.

(345) Si stima che gli accordi del 2008 abbiano generato le seguenti entrate:

Tabella 12: Entrate generate tramite gli accordi del 2008, stimate ex ante (escluso l'accordo di commercializzazione)

Anno **(1)**	**Numero di passeggeri (dati stimati)** **(2)**	**Entrate aeronautiche per passeggero di Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Entrate non aeronautiche per passeggero (EUR)** **(4)**	**Entrate aeronautiche EUR)** **(5)=(2)x(3)**	**Entrate non aeronautiche (EUR)** **(6)=(2)x(4)**	**Entrate totali (stimate) (EUR)** **(5)+(6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) L'analisi utilizza le previsioni di Wizz Air sul numero di passeggeri da trasportare nel 2009, 2010 e 2011.

(347) Le entrate aeronautiche per passeggero in partenza sono state calcolate come indica la tabella 13. Le entrate aeronautiche per passeggero Wizz Air sono state calcolate dividendo per 2 l'entrata aeronautica per passeggero Wizz Air in partenza (circa 24 EUR), dato che solo metà dei passeggeri di Wizz Air era formata da passeggeri in partenza. I costi unitari rappresentano il totale dei diritti (ossia senza sconti), come indicato nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra.

([80]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 63.

Tabella 13: Entrate aeronautiche per volo e per passeggero Wizz Air in partenza

		MTOW	**72**
		Capacità	**180**
		Fattore di riempimento	**82 %**
	Unità di misura	Diritto fisso (EUR)	Per volo (EUR)
Diritti di atterraggio	MTOW	7	504
Diritti di parcheggio	MTOW	0,15	10,80
Diritti di illuminazione	MTOW	2,10	151,20
Diritti di assistenza sulla rampa	Volo	150	150
Diritti per passeggero imbarcato	Passeggeri in partenza	8	1 180,80
Diritti per la sicurezza	Passeggeri in partenza	10	1 476
Diritti per passeggeri con mobilità ridotta	Passeggeri in partenza	0,20	29,52
Totale per volo	**Volo**		**3 502,32**
Totale per passeggeri in partenza	**Passeggeri in partenza**		**23,73**

(348) Secondo la Romania, sulla base dell'esperienza maturata dall'aeroporto negli anni precedenti le entrate non aeronautiche rappresentavano solo il 15-20 % delle entrate totali del gestore aeroportuale, ossia 2,5 EUR di entrate non aeronautiche per passeggero. Tale importo è stato ipotizzato anche per il passeggero di Wizz Air (come indicato nella colonna 4 della tabella 12).

(349) Allorché sono stati inclusi nelle stime i pagamenti per la commercializzazione indicati nell'accordo di commercializzazione, si sono previste le seguenti entrate. La Romania ha incluso nella tabella i pagamenti per la commercializzazione come «investimenti per la commercializzazione dell'aeroporto».

Tabella 14: Stima ex ante delle entrate nette generate dagli accordi del 2008 (compreso l'accordo di commercializzazione)

Anno	**Numero di passeggeri/anno**	**Numero di passeggeri imbarcati all'anno (2)/2**	**Entrate aeronautiche per passeggero imbarcato (EUR)**	**Entrate non aeronautiche per passeggero (EUR)**	**Tariffa trattenuta dal gestore aeroportuale per passeggero imbarcato (EUR)**	**Importo trattenuto dall' aeroporto (3) x(7) (EUR)**	**Entrate aeronautiche (2)x (4) (EUR)**	**Costi di commercializzazione dell'aeroporto (8) – (7) (EUR)**	**Entrate non aeronautiche (2)x (5) (EUR)**	**Entrate finali dell'aeroporto (7) + (10) (EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) L'importo trattenuto dal gestore aeroportuale per passeggero imbarcato (colonna 6 della tabella 14) è stato calcolato sulla base dell'accordo di commercializzazione. L'accordo di commercializzazione prevedeva che il gestore aeroportuale ([81]) trattenesse un importo che dipendeva dal numero mensile di passeggeri garantiti da Wizz Air da e per l'aeroporto, come illustra la tabella seguente.

([81]) La metodologia dell'importo trattenuto è utilizzata per calcolare i pagamenti per la commercializzazione in relazione ai diritti aeroportuali.

Tabella 15 Importo trattenuto per passeggero in partenza

Numero mensile di passeggeri (in partenza e in arrivo) garantiti da Wizz Air da e per l'aeroporto			Importo trattenuto per passeggero in partenza in EUR
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Alla luce del numero stimato di passeggeri Wizz Air all'anno (200 000 nel 2009, 300 000 nel 2010 e 350 000 nel 2011) si valutava che il numero mensile di passeggeri Wizz Air sarebbe stato di 16 666 nel 2009, 25 000 nel 2010 e 29 166 nel 2011. Su tale base, si prevedeva che il gestore aeroportuale trattenesse 5 EUR per passeggero imbarcato nel 2009 e 4 EUR nel 2010 e nel 2011.

(352) L'analisi presentata dalla Romania non comprende il calcolo dei costi incrementali. Secondo le autorità rumene, i costi aeroportuali sono per la maggior parte costi fissi (circa l'80 %). Inoltre, si era stimato che i costi aeroportuali rimanessero costanti o subissero solo lievi modifiche dovute al maggior consumo di carburante e di energia e forse all'usura fisica delle attrezzature connesse all'attività di Wizz Air presso l'aeroporto. Secondo la Romania non si prevedevano altri costi aggiuntivi associati alle attrezzature, ai materiali o alle infrastrutture, poiché l'attività di Wizz Air avrebbe sfruttato beni e infrastrutture esistenti negli intervalli di tempo in cui questi non venivano utilizzati. L'attività dell'aeroporto internazionale di Timişoara si concentrava sulle operazioni di Carpatair, che avevano luogo solo in determinati periodi di tempo nel corso della giornata. Per ragioni analoghe non si prevedevano costi aggiuntivi per il personale. Secondo la Romania, a Wizz Air non erano stati imputati costi di investimento, poiché tutti gli investimenti nell'aeroporto erano stati programmati prima dell'inizio dei negoziati con Wizz Air. Di conseguenza, secondo l'analisi, data l'elevata percentuale di costi fissi, il gestore aeroportuale avrebbe fruito di una maggiore redditività grazie all'incremento del volume di passeggeri, pur applicando tariffe ridotte.

(353) A parere della Commissione l'approccio concernente il numero di passeggeri stimato è ragionevole, poiché è coerente con il piano di sviluppo. Tale piano prevedeva un incremento di 244 348 passeggeri dal 2008 al 2009. Dato che l'accordo operativo di Wizz Air era entrato in vigore l'11 dicembre 2008, si può affermare che, nell'ambito dell'aumento di 244 348 passeggeri previsto nel piano di sviluppo, 200 000 passeggeri circa sono stati portati da Wizz Air. Il piano di sviluppo ha inoltre stimato un incremento del traffico passeggeri di 253 423 unità tra il 2009 e il 2010 e di 215 973 unità tra il 2010 e il 2011. L'aumento di passeggeri Wizz Air (100 000 unità dal 2009 al 2010 e 50 000 dal 2010 al 2011), previsto nell'analisi ex ante della Romania, sembra ragionevole.

(354) A giudizio della Commissione le entrate aeronautiche sono sovrastimate, in quanto non sono stati presi in considerazione gli sconti sui diritti aeroportuali previsti nell'accordo operativo. Nondimeno, a causa della formula con cui è stato calcolato il pagamento per la commercializzazione, le minori entrate aeronautiche avrebbero determinato minori pagamenti per la commercializzazione per lo stesso importo ([82]). Di conseguenza, le entrate e i costi diminuirebbero dello stesso importo e non inciderebbero sulla redditività.

(355) La Commissione tuttavia ritiene che l'analisi ex ante ricostruita ex post della Romania presenti le seguenti carenze:

([82]) Ad esempio, se le entrate aeronautiche per passeggero in partenza fossero di 20 EUR anziché di 24 EUR, le entrate aeronautiche totali diminuirebbero di 400 000 EUR, ossia ammonterebbero a 2 milioni di EUR. Il pagamento per la commercializzazione sarebbe quindi di 1 500 000 EUR (2 milioni di EUR di entrate aeronautiche meno 500 000 EUR di importo trattenuto dal gestore aeroportuale). In tale situazione, il pagamento per la commercializzazione è quindi inferiore di 400 000 EUR di quanto sarebbe se si applicasse un diritto per passeggero di 24 EUR.

a) I diritti per la sicurezza ([83]) sono inclusi interamente tra le entrate aeronautiche dell'aeroporto. Questi diritti si sarebbero dovuti escludere interamente, poiché finanziano attività non economiche ([84]), oppure si sarebbero dovuti inserire tra le entrate aeronautiche calcolando però tra i costi i corrispondenti costi per la sicurezza (l'inclusione di diritti e costi per la sicurezza non avrebbe pertanto influito sulla redditività) ([85]).

b) L'analisi non contiene calcoli dei costi di esercizio incrementali, ma segnala che il gestore aeroportuale dovrà sostenere alcuni costi di esercizio aggiuntivi (anche se modesti) associati alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara (considerando 352).

c) L'analisi non indica né un valore attuale netto né un tasso di attualizzazione.

(356) Sulla base delle considerazioni appena esposte, la Commissione ritiene che l'analisi ex ante della redditività, ricostruita ex post dalla Romania, non dimostri la conformità degli accordi del 2008 al MEOP.

Analisi *ex ante* della redditività effettuata da Oxera per gli accordi del 2008

(357) Wizz Air ha presentato una relazione preparata da Oxera datata 10 febbraio 2015 (insieme alla modifica successiva la «relazione di Oxera») che valuta la redditività prevista degli accordi del 2008 con Wizz Air, ricostruendola ex post sulla base dei dati che sarebbero stati disponibili al momento della firma degli accordi. La relazione di Oxera, intitolata «*Economic MEOP assessment*: *Timişoara airport*. *Profitability analysis*» (Valutazione economica MEOP: l'aeroporto di Timişoara. Analisi della redditività), si basa su dati tratti dall'analisi presentata dalla Romania (considerando 344) integrati da dati supplementari forniti dal gestore aeroportuale a Oxera.

(358) L'arco temporale degli accordi del 2008 preso in considerazione è di tre anni, ossia quello inizialmente previsto dall'accordo di commercializzazione senza la possibile proroga.

(359) Il 14 maggio 2015 Oxera ha ripresentato i calcoli della redditività prevista per rettificare un problema di dati riscontrato nella relazione del 10 febbraio 2015. La rettifica riguardava una sovrastima dei costi totali degli investimenti derivante da un doppio conteggio dell'investimento finanziato dallo Stato nella presentazione iniziale. Questo problema di dati ha esercitato un impatto sulla redditività prevista degli accordi del 2008, che originariamente era stata sottostimata.

(360) In base alla relazione di Oxera rettificata, i risultati dei costi, delle entrate e dei profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi del 2008 sono sintetizzati di seguito nella successiva tabella 16. Oxera conclude che gli accordi del 2008 avrebbero prevedibilmente presentato un valore attuale netto («VAN») di 7,62 milioni di RON.

([83]) Ai sensi del punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, 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 e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

([84]) Da quanto risulta alla Commissione, secondo l'ordinanza del ministero dei Trasporti n. 2190/2005 i diritti per la sicurezza coprono esclusivamente gli investimenti, i lavori di manutenzione e le attrezzature direttamente collegati alla sicurezza. Nella misura in cui i diritti finanziano anche infrastrutture o attrezzature utilizzate pure a fini commerciali (e sono quindi inerenti all'attività economica dell'aeroporto), l'esclusione totale dei diritti dal calcolo sarebbe una misura prudenziale che porterebbe a sottostimare le entrate. Ciò comporterebbe tuttavia un aumento di pari importo dei pagamenti per la commercializzazione e non vi sarebbero pertanto effetti sul calcolo della redditività.

([85]) L'ordinanza n. 2190/2005 del ministero dei Trasporti sull'utilizzo dei diritti per la sicurezza dell'aeroporto, in vigore al momento della firma dell'accordo, prevedeva che i diritti per la sicurezza fossero utilizzati esclusivamente per i) effettuare investimenti, riparazioni di grande entità e lavori di manutenzione per qualsiasi elemento direttamente connesso alla sicurezza dell'attività dell'aeroporto; ii) acquistare attrezzature da utilizzare per la sicurezza dell'attività dell'aeroporto, iii) svolgere formazione specifica del personale addetto alla sicurezza aeroportuale, iv) finanziare i servizi di vigilanza per il perimetro aeroportuale e altri servizi finalizzati alla sicurezza aeroportuale; v) pagare eventuali tassi di interesse, premi assicurativi e altre spese relative a prestiti contratti per finanziare le attività sopra illustrate.

Tabella 16: Previsione di Oxera relativa a entrate incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi del 2008

(in migliaia di RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Entrate aeronautiche	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Entrate non aeronautiche	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Entrate incrementali totali	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Costi di esercizio	[E]	47	879	1 367	1 558
Costi di commercializzazione	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Ammortamento	[G]	9	171	617	688
Costi totali incrementali	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Profitti incrementali	*[I] = [D] – [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Fattore di attualizzazione		1,0	0,8	0,7	0,6
VAN		**7,620**			

(361) I risultati illustrati nella tabella 16 si basano sulle seguenti considerazioni:

a) Poiché gli accordi del 2008 non contengono previsioni sul traffico, le previsioni del traffico di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara per gli anni 2009, 2010 e 2011 si fondano sulle previsioni di Wizz Air contenute nell'analisi ex ante fornita dalla Romania. Le previsioni di traffico per il 2008 sono state ricavate dal livello del traffico previsto per il 2009, sottraendo l'incremento annuo del traffico aereo europeo stimato da Eurocontrol (2008) ([86]).

b) Le previsioni sulle rotazioni di Wizz Air si basano su informazioni fornite direttamente a Oxera dal gestore aeroportuale. Secondo quanto risulta a Oxera, le stime che essa ha ricevuto dal gestore aeroportuale erano basate sui dati disponibili prima dell'avvio degli accordi del 2008. Queste previsioni ipotizzano un fattore di riempimento del 79-80 % circa (in linea con il fattore di riempimento dell'82 % indicato nell'analisi ex ante fornita dalla Romania).

c) Le previsioni delle entrate aeronautiche ipotizzano che diritti e sconti per passeggero in partenza e per rotazione rimangano ai livelli fissati negli accordi del 2008. Gli accordi del 2008 prevedono uno sconto compreso tra il 10 % e il 70 % sui diritti di atterraggio, in funzione del numero annuale di atterraggi, e uno sconto compreso tra il 10 % e il 30 % sui diritti per passeggero, in funzione del numero annuale di passeggeri in partenza. In base ai colloqui con Wizz Air, Oxera ipotizza uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio. Ipotizza inoltre uno sconto del 10 % sui diritti per passeggero. L'analisi non include le tasse di sicurezza: Oxera ritiene che esse non rientrino nell'ambito della valutazione del MEOP, poiché finanziano attività comprese nelle responsabilità che spettano allo Stato nell'esercizio dei suoi poteri ufficiali. Questa valutazione si basa sul punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

d) Le previsioni delle entrate non aeronautiche si basano sulle stime delle entrate non aeronautiche per passeggero Wizz Air in partenza incluse nell'analisi ex ante presentata dalla Romania (ossia 2,5 EUR per passeggero Wizz Air). Le stime sono convertite in RON, aumentate del valore dell'inflazione prevista e applicate alle proiezioni di traffico come illustrato nei considerando a) e b).

([86]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Summary report (Le sfide della crescita, relazione di sintesi), pag. 14.

e) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali (servizi del personale, energia, materiali), il gestore aeroportuale ritiene che il 20 % circa dei costi di esercizio si possa considerare incrementale, ossia variabile in funzione del numero di passeggeri. La relazione di Oxera stima i costi di esercizio incrementali per passeggero sulla base dei dati sui costi d'esercizio effettivi sostenuti prima della firma di ciascun accordo ([87]), ipotizzando che il 20 % dei costi sia di natura incrementale e aumentandoli del valore dell'inflazione prevista. Tali costi di esercizio incrementali per passeggero si applicano alle proiezioni del traffico di Wizz Air, come illustrato nei considerando a) e b). Sono esclusi i costi per la sicurezza.

f) La relazione di Oxera stima i costi di commercializzazione incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale in base alle disposizioni dell'accordo di commercializzazione e tenendo conto dell'importo dei diritti aeronautici stimati come illustrato alla precedente lettera c).

(362) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementali, sono state formulate le seguenti ipotesi:

a) In assenza di previsioni sugli investimenti, la relazione di Oxera stima i costi annuali di investimento sulla base degli investimenti effettivi realizzati nell'aeroporto e finanziati sia mediante fondi pubblici che tramite risorse proprie nel periodo 2007-2011.

b) I finanziamenti pubblici ricevuti dal gestore aeroportuale per l'edificio del terminal e le attrezzature per la sicurezza sono stati esclusi in quanto non considerati attribuibili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. Secondo la Romania, tali finanziamenti sono stati erogati dallo Stato in relazione all'adesione a Schengen e non sono stati richiesti a seguito delle operazioni di Wizz Air. La relazione non ipotizza investimenti aggiuntivi indotti dall'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara.

c) L'ammortamento di altri investimenti finanziati dalle risorse proprie del gestore aeroportuale è stato attribuito agli accordi con Wizz Air in base alla quota di traffico prevista per Wizz Air relativamente alla capacità dell'aeroporto.

d) In sede di calcolo dei costi di ammortamento si è scelto un ammortamento lineare: l'ammortamento annuale è stato cioè calcolato suddividendo uniformemente per ogni anno i costi d'investimento lungo l'intera vita utile del bene ([88]).

e) Gli utili stimati sono stati attualizzati utilizzando i tassi di riferimento della Commissione, più un margine di 100 punti base, il che comporta un tasso di attualizzazione del 16,87 %.

(363) Secondo la relazione di Oxera, dal risultato dell'analisi della redditività degli accordi del 2008 emergeva che i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara, in base agli accordi del 2008, erano comparabili con il livello di diritti che sarebbe stato offerto a Wizz Air, in circostanze analoghe, da un operatore in un'economia di mercato proprietario di un aeroporto.

(364) La Commissione ritiene ragionevole la stima del numero di passeggeri contenuta nello studio di Oxera. Queste stime di traffico sembrano coerenti con il traffico previsto dal piano di sviluppo. La relazione di Oxera stima che i passeggeri Wizz Air siano aumentati di 188 826 unità ([89]) dal 2008 al 2009, di 100 000 unità dal 2009 al 2010 ([90]) e di 29 864 unità dal 2010 al 2011 ([91]). Il piano di sviluppo prevedeva un aumento di 244 348 passeggeri dal 2008 al 2009, 253 423 passeggeri dal 2009 al 2010 e 215 973 passeggeri dal 2010 al 2011. Di conseguenza, rispetto all'incremento previsto dal piano di sviluppo l'aumento dei passeggeri di Wizz Air stimato nella relazione di Oxera sembra ragionevole e prudenziale.

([87]) Per il 2008 si è tenuto conto dei dati sui costi sostenuti nell'intero anno. Oxera ha tuttavia confermato che, poiché gli accordi del 2008 sono entrati in vigore solo l'11 dicembre 2008, ciò non ha esercitato un impatto significativo sui risultati dell'analisi. Oxera ha aggiunto che, se i costi di gestione incrementali per la valutazione degli accordi del 2008 fossero invece basati sui costi effettivi d'esercizio sostenuti nel solo 2007, ne scaturirebbe una diminuzione delle stime dei costi di esercizio incrementali (ad esempio 8,0-8,9 RON per passeggero in partenza rispetto a 8,5-9,4 RON per passeggero in partenza) per tutta la durata degli accordi del 2008.

([88]) La Commissione osserva che tale ammortamento lineare non è conforme alla prassi del VAN, e quindi non può essere convalidato.

([89]) Da 5 587 passeggeri in partenza nel 2008 a 100 000 passeggeri in partenza nel 2009, moltiplicati per due per ottenere il numero totale di passeggeri in partenza e in arrivo.

([90]) Da 100 000 passeggeri in partenza nel 2009 a 150 000 passeggeri in partenza nel 2010 moltiplicati per due.

([91]) Da 150 000 passeggeri in partenza nel 2010 a 164 932 passeggeri in partenza nel 2011 moltiplicati per due.

(365) La Commissione ritiene ragionevoli gli sconti ipotizzati per il calcolo delle entrate aeronautiche. L'accordo operativo ha consentito di operare uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio per nuove compagnie aeree o nuove destinazioni o l'aumento delle frequenze da e verso destinazioni esistenti. Dato che Wizz Air stava avviando l'attività presso l'aeroporto internazionale di Timişoara, era ragionevole ipotizzare che avrebbe aperto nuove destinazioni e/o aumentato le frequenze durante il periodo di validità degli accordi del 2008 beneficiando quindi di uno sconto del 50 %.

(366) La relazione di Oxera ipotizza anche uno sconto del 10 % sui diritti per passeggero per l'intero periodo di validità degli accordi del 2008. Per gli anni 2010 e 2011 l'ipotizzato sconto del 10 % è coerente con lo sconto previsto nell'accordo operativo per il numero stimato di passeggeri Wizz Air imbarcati ogni anno. Per gli anni 2008 e 2009, tuttavia, non si sarebbe dovuto ipotizzare alcuno sconto poiché il numero stimato di passeggeri imbarcati era inferiore a 150 000 all'anno (e lo sconto è applicabile solo al di sopra di questo numero). Lo sconto del 10 % ipotizzato per il 2008 e il 2009 riduce però le entrate di quegli anni e l'approccio si può pertanto considerare prudenziale e quindi accettabile.

(367) La Commissione concorda altresì con l'esclusione dei diritti per la sicurezza. I diritti per la sicurezza finanziano attività che sono considerate di natura non economica e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, una delle opzioni descritte al precedente considerando (354). Alla Commissione risulta che, secondo la legislazione rumena, i diritti per la sicurezza finanziano esclusivamente gli investimenti, i lavori di manutenzione e le attrezzature direttamente collegate alla sicurezza. Nella misura in cui tali diritti finanziano anche infrastrutture o attrezzature utilizzate pure a fini commerciali (e sono quindi inerenti all'attività economica dell'aeroporto), l'esclusione dei diritti dal calcolo delle entrate è una misura prudenziale che porta a sottostimare le entrate.

(368) La Commissione ritiene accettabile la stima delle entrate non aeronautiche incrementali, che si basa sulla stima ex ante delle entrate non aeronautiche per passeggero formulata dal gestore aeroportuale ed è stata aumentata del valore dell'inflazione prevista.

(369) La Commissione concorda inoltre con il tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo, in quanto è coerente con gli altri tassi di riferimento della Commissione.

(370) Per quanto riguarda i costi incrementali di commercializzazione sostenuti dal gestore aeroportuale, le stime si basano sulle disposizioni dell'accordo di commercializzazione, tenendo conto dell'importo stimato dei diritti aeroportuali. La Commissione le ritiene pertanto accettabili.

(371) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali, la relazione di Oxera si basa sull'ipotesi formulata dalla Romania, secondo la quale l'80 % dei costi di esercizio è rappresentato da costi fissi e solo il 20 % varia in funzione del numero di passeggeri. La Commissione ritiene tale ipotesi ragionevole. ([92]) Oxera stima i costi di esercizio incrementali utilizzando i dati dei costi di esercizio effettivi per passeggero in partenza sostenuti prima della firma degli accordi del 2008 e aumentati del valore dell'inflazione prevista. I costi di esercizio per passeggero così ottenuti sono poi applicati al numero stimato di passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene pertanto che l'approccio utilizzato per stimare i costi di esercizio incrementali sia valido.

(372) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementali, la Commissione accetta l'ipotesi per cui non erano prevedibili ulteriori investimenti indotti dall'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. Nel memorandum d'intesa, il gestore aeroportuale si era impegnato a:

i) ampliare il terminal passeggeri per poter gestire fino a tre milioni di passeggeri/anno entro e non oltre il 1º gennaio 2011;

ii) innalzare la categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, portandola alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009;

iii) garantire il numero necessario di parcheggi per i passeggeri;

iv) mettere a disposizione un'area di stazionamento aeromobili a partire da febbraio 2009 e altre due o tre aree di stazionamento a partire da ottobre 2009.

([92]) Secondo la valutazione d'impatto che accompagna gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, i costi di esercizio fissi degli aeroporti giungono fino al 90 % e la scala delle operazioni comporta solo variazioni lievi. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, pag. 26.

(373) Inoltre, l'accordo operativo firmato successivamente prevedeva l'obbligo per il gestore aeroportuale di completare il processo di innalzamento della categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, raggiungendo prima della fine del 2009 soltanto la categoria II.

(374) Per quanto riguarda l'impegno di ampliare il terminal passeggeri [considerando 372 (i)], la Commissione osserva che l'ampliamento del terminal è stato deciso in due fasi e il calendario delle decisioni è stato fissato prima della firma del memorandum d'intesa. Il primo ampliamento dell'aeroporto internazionale di Timişoara è stato deciso per la necessità di incrementare la capacità del terminal, dato l'aumento del traffico previsto per gli anni successivi. Tale ampliamento era previsto dal piano di sviluppo elaborato nel marzo 2006 e formalmente approvato dalla decisione governativa n. 1212 del 4 ottobre 2007. La decisione governativa prevedeva di effettuare l'ampliamento del terminal nel periodo 2008-2009. Un secondo ampliamento è stato dettato dalla necessità di rispettare i requisiti di sicurezza Schengen. Secondo le informazioni fornite dalla Romania, lo studio di fattibilità per tale ampliamento è stato avviato nel gennaio 2008 sulla base di un contratto con un consulente a partire dal marzo 2008 ed è stato portato a termine nel giugno 2008, ossia prima della firma del memorandum d'intesa.

(375) La Commissione osserva che l'accordo operativo ha riesaminato l'impegno assunto nel memorandum d'intesa di innalzare la categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto fino alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009, con l'impegno di portare a termine l'innalzamento alla categoria II entro la fine del 2009 [considerando 372 (ii) ([93])]. In base alle informazioni disponibili al pubblico ([94]), l'innalzamento della categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto fino alla categoria III, nella direzione di atterraggio est, è stato effettuato nel 2015 grazie all'ammodernamento del sistema di radionavigazione. Attualmente l'aeroporto internazionale di Timişoara è collocato nella categoria III per la direzione di atterraggio est, e nella categoria II per la direzione di atterraggio ovest. Secondo le informazioni presentate dalla Romania, nel 2008 l'aeroporto è stato innalzato alla categoria II dalla categoria I in una direzione, grazie a un investimento nell'illuminazione dell'aeroporto (l'altra direzione rientrava già nella categoria II). La decisione di investire nel sistema di illuminazione è stata presa con il piano di sviluppo, e lo studio di fattibilità è stato avviato nell'agosto 2007 sulla base di un contratto con decorrenza dal 22 agosto 2007. Nell'ottobre 2008 è stato firmato il contratto per l'acquisto dei dispositivi di illuminazione. Pertanto, la decisione sull'ammodernamento dei dispositivi di illuminazione è stata adottata prima della firma degli accordi del 2008. Sulla base di quanto appena esposto, è ragionevole ipotizzare che l'impegno espresso nell'accordo operativo a portare a termine l'innalzamento alla categoria II entro la fine del 2009 si riferisse all'innalzamento alla categoria II mediante l'installazione dei dispositivi di illuminazione che era già stata decisa.

(376) Per quanto riguarda l'impegno a garantire il numero necessario di parcheggi per i passeggeri [considerando 372 (iii)], la Commissione osserva che l'investimento in parcheggi è stato effettuato nel 2007 e che non sono stati effettuati altri investimenti in parcheggi dopo la firma del memorandum d'intesa e nel periodo in cui questo era in vigore.

(377) Per quanto riguarda l'impegno a mettere a disposizione un'area di stazionamento aeromobili a partire da febbraio 2009 e altre due o tre aree di stazionamento a partire da ottobre 2009 [considerando 372 (iv)], i lavori di ampliamento del piazzale aeroportuale sono stati avviati nell'ottobre 2007 e sono continuati nel 2007, 2008 e 2009.

(378) Di conseguenza, la Commissione ritiene che gli impegni assunti nel memorandum d'intesa e nell'accordo operativo non si siano materializzati oppure siano stati decisi prima della data degli accordi del 2008. Non sono stati effettuati investimenti dovuti alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara.

(379) La Commissione osserva che la relazione di Oxera include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia come spiegato in precedenza la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza della compagnia aerea presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi del 2008.

(380) Sulla base di quanto appena esposto, i costi, le entrate e i profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi del 2008, ricalcolati dalla Commissione sulla scorta della relazione di Oxera, sono sintetizzati nella tabella 17.

([93]) Secondo la Romania, l'accordo operativo che ha riveduto l'impegno preso nel memorandum d'intesa prevedeva azioni giuridicamente vincolanti, mentre il memorandum d'intesa ha solo carattere volontario (non erano previste sanzioni).

([94]) Cfr. https://aerotim.ro/istoric-ait.

Tabella 17: Previsione di Oxera relativa a entrate incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi del 2008 — ricalcolati dalla Commissione europea

(in migliaia di RON)		2008	2009	2010	2011
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Entrate aeronautiche	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Entrate non aeronautiche	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Entrate incrementali totali	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Costi di esercizio	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Costi di commercializzazione	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Costi totali incrementali	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Profitti incrementali	[H] = [D] – [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Fattore di attualizzazione		1	0,8	0,7	0,6
VAN		**8 786,8**			

(381) Per concludere il ragionamento sulla relazione di Oxera ricalcolata dalla Commissione, era prevedibile che gli accordi del 2008 comportassero una redditività incrementale per il gestore aeroportuale.

Analisi *ex ante* della redditività degli accordi del 2008 presentata da Carpatair

Lo studio Carpatair

(382) Il 10 novembre 2014 Carpatair ha presentato alla Commissione uno studio contenente il proprio parere sull'analisi ex ante e la valutazione della conformità al MEOP del gestore aeroportuale nel momento in cui era stato stipulato l'accordo con Wizz Air del 25 giugno 2008.

(383) Lo studio presenta uno scenario di base, quello in cui non esisteva un accordo con Wizz Air, e tre scenari che ipotizzano l'esistenza di accordi con Wizz Air (uno scenario ottimistico, uno realistico e uno pessimistico).

(384) Carpatair ipotizza che, in assenza di un impegno della compagnia aerea a continuare la propria attività per un certo periodo di tempo, l'accordo non abbia una durata determinata e perciò la durata più opportuna per l'analisi della redditività è l'orizzonte temporale del piano di sviluppo che copre il periodo fino al 2015. Sulla base di tale considerazione, l'arco di tempo che l'analisi considera nello studio è il 2009-2015.

Tabella 18: Scenario DI BASE: entrate, costi, flussi di cassa

	Anno di riferimento	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Stima	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione
Tasso di crescita		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Passeggeri, compresi	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Passeggeri origine e destinazione Timişoara	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Passeggeri in trasferimento	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Passeggeri disaggregati per vettore:								
Carpatair origine e destinazione Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair in trasferimento	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Altri vettori	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Quota tutto compreso, EUR/passeggero								
Passeggeri origine e destinazione Timişoara	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Passeggeri in trasferimento	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Nota: I diritti per passeggero origine e destinazione Timişoara comprendono i diritti relativi agli aeromobili (diritti di atterraggio, illuminazione, parcheggi, assistenza) e altre entrate non aeronautiche								
Entrate nette totali, in EUR	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Entrate nette disaggregate per vettore:								
Carpatair origine e destinazione Timişoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair in trasferimento	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Altri vettori	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Costi totali in % delle entrate totali	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Costi totali, EUR	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Costi disaggregati per vettore:								
Carpatair origine e destinazione Timişoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair in trasferimento	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Altri vettori	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Utile al lordo delle imposte, EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
CAPEX, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Scenario del flusso di cassa immutato, EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**- 3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) Nello scenario di base, ossia «Nessun accordo Wizz Air», l'investimento nel potenziamento dell'NCP (numero di classificazione della pavimentazione) nell'infrastruttura lato volo è stato considerato necessario solo nel 2011 e non sono stati considerati necessari investimenti per aumentare la capacità del terminal (cfr. il considerando 388 per ulteriori spiegazioni).

(386) Per lo scenario di base non è stato utilizzato il tasso di attualizzazione e non è stato calcolato il VAN.

(387) Come spiegato in precedenza, lo studio Carpatair presenta tre scenari per l'ipotesi «Accordo Wizz Air». La Commissione presenterà in modo più dettagliato lo scenario realistico ([95]).

Tabella 19: Scenario realistico «stipulato accordo Wizz Air»: profitti, costi, flussi di cassa

	Anno di riferimento	**Anno 1**	**Anno 2**	**Anno 3**	**Anno 4**	**Anno 5**	**Anno 6**	**Anno 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Stima	**Previsione**	**Previsione**	**Previsione**	**Previsione**	**Previsione**	**Previsione**	**Previsione**
Profitti incrementali derivanti da Wizz Air, in EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
CAPEX incrementale dovuto a Wizz Air, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) L'unica differenza fra i tre scenari consiste nel livello delle entrate aeronautiche stimate. Considerando che il 50 % dell'effettivo traffico Carpatair con origine e destinazione all'aeroporto internazionale di Timişoara rischia di passare da Carpatair a Wizz Air, nello scenario realistico lo studio ha ipotizzato che il 50 % di tale traffico passasse da Carpatair a Wizz Air; nello scenario ottimistico si è ipotizzato il 25 % e in quello pessimistico il 75 %.

Flusso di cassa incrementale, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Flusso di cassa incrementale, cumulativo	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Tasso di rendimento richiesto (costo del capitale)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Fattore di attualizzazione	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Valore attuale, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Valore cumulativo attuale	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471

		Condizione	**Stato**
Valore attuale netto (VAN), EUR	**- 30 000 471**	**0**	**NON OK**
Tasso di rendimento interno (IRR)	**# NUM!**	**>=8 %**	**NON OK**
Periodo di ammortamento, anni	**Mai**	**< 7 anni**	**NON OK**
Periodo di ammortamento scontato, anni	**Mai**	**< = 7 anni**	**NON OK**

(388) I risultati illustrati nella tabella 19 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Il numero di passeggeri previsto per Wizz Air è stato ipotizzato sulla base di quanto segue:

  a) Lo studio presenta la previsione del traffico dell'aeroporto tratta dal piano di sviluppo 2005-2015 elaborato nel marzo 2005, nonché le previsioni del traffico aggiornate e incluse nel piano di sviluppo 2005-2015 elaborato nel marzo 2006. Poiché il secondo piano di sviluppo menzionava la possibilità di attrarre compagnie low cost, lo studio di Carpatair ipotizzava che la crescita di traffico supplementare, ipotizzata nel secondo piano di sviluppo rispetto al piano di sviluppo del marzo 2005, dovesse attribuirsi al previsto arrivo di compagnie low cost/Wizz Air.

  b) Lo studio ipotizza che il 25 %del traffico totale di Carpatair, origine e destinazione, passi a Wizz Air ([96]).

- In base al numero stimato di passeggeri, l'importo trattenuto è stato posto a 4 EUR per passeggero in partenza nel 2009 e a 3,5 EUR per passeggero in partenza dal 2010 al 2015.

- Secondo lo studio, le entrate non aeronautiche ammontavano a 1 EUR per passeggero imbarcato giacché, secondo lo studio, era questo l'importo che l'aeroporto riscuoteva come entrata non aeronautica dagli altri vettori che nel 2007 gestivano destinazioni punto a punto.

- Mentre Carpatair ritiene che tasse di sicurezza si debbano considerare un'entrata da attività non economica e si debbano quindi escludere dalle entrate aeronautiche derivanti da attività economiche, lo studio ipotizza tasse e costi per la sicurezza pari a 2 EUR per passeggero.

- Lo studio ipotizza costi variabili incrementali pari a 70 EUR per movimento per i servizi di base di assistenza agli aeromobili (carburante, materiali di consumo) nonché costi relativi all'elettricità per l'illuminazione.

- Secondo lo studio, per consentire a Wizz Air di operare all'aeroporto internazionale di Timişoara con aeromobili pesanti (MTOW 71 t), l'aeroporto ha dovuto intraprendere, prima dell'inizio dell'attività di Wizz Air, lavori di potenziamento NCP (numero di classificazione della pavimentazione) per la pista, le piste di rullaggio e il piazzale. A giudizio di Carpatair, tali investimenti per i lavori di potenziamento NCP si dovrebbero considerare costi incrementali associati alla presenza di Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara. Infatti, secondo Carpatair, a quell'epoca tutti gli altri vettori aerei operavano all'aeroporto internazionale di Timişoara con aeromobili molto più leggeri che non richiedevano un incremento dell'NCP nell'area lato volo dell'infrastruttura. Secondo Carpatair, una relazione ricevuta dal gestore aeroportuale nel marzo 2007 ([97]) calcolava che l'investimento di potenziamento NCP, necessario per accogliere aeroplani più pesanti, sarebbe stato di 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Lo studio di Carpatair considera tale importo un costo incrementale dovuto alla presenza di Wizz Air all'aeroporto nel 2008 (in quanto ritiene che tale miglioramento dell'NCP si dovesse effettuare prima dell'inizio dell'attività di Wizz Air).

([96]) Cfr. anche nota a piè di pagina101.

([97]) Studio IPTANA dell'infrastruttura lato volo dell'aeroporto di Timişoara, 2006.

- Tenuto conto degli impegni assunti nel memorandum d'intesa per aumentare la capacità del terminal a tre milioni di passeggeri l'anno, l'investimento nel terminal è considerato anch'esso un costo incrementale associato alla presenza di Wizz Air (questo investimento è stimato in tre milioni di EUR nel 2009, 10 milioni di EUR nel 2010 e 17 milioni di EUR nel 2011). Secondo lo studio, le stime relative alla spesa in conto capitale per la costruzione del terminal passeggeri si basano sulla decisione governativa 1212/2007, del 4 ottobre 2007, che approva il piano di sviluppo strategico dell'aeroporto del marzo 2006.

- Si è ipotizzato un tasso di attualizzazione pari all'8 % ([98]).

(389) Sulla base di queste considerazioni, il VAN nell'arco di sette anni è stato stimato a - 30 000 471 EUR ([99]). Pertanto, lo studio ha riscontrato che, sulla base di uno scenario realistico, l'accordo con Wizz Air non era redditizio e quindi non era conforme al MEOP ([100]).

Valutazione della Commissione sullo studio di Carpatair

(390) A giudizio della Commissione lo studio di Carpatair si basa su una serie di ipotesi che non sembrano ragionevoli, tra cui le seguenti:

- Per le ragioni esposte al considerando (335), la Commissione ritiene che il quadro temporale per valutare l'analisi della redditività dovrebbe limitarsi alla durata iniziale degli accordi del 2008 e pertanto, dovrebbe essere inferiore a sette anni. Inoltre, il periodo 2009-2015 utilizzato nello studio Carpatair si basa, asseritamente, sul piano di sviluppo che, tuttavia, copriva l'intero periodo 2006-2015. Il periodo di tempo preso in considerazione nello studio appare quindi arbitrario e non riflette né la durata del piano di sviluppo né la durata degli accordi del 2008.

- Per il numero di passeggeri di Wizz Air si ipotizza un aumento di 292 590 unità tra il 2009 e il 2010 nello scenario realistico, di 276 743 unità nello scenario pessimistico e di 300 513 unità nello scenario ottimistico. Tali aumenti per il traffico aereo Wizz Air sono maggiori dell'incremento del traffico complessivo dell'aeroporto previsto nel piano di sviluppo del marzo 2006 (ossia un aumento di 253 423 passeggeri tra il 2009 e il 2010). Lo studio sembra suggerire che tale aumento dipenda in parte dal trasferimento dei passeggeri di Carpatair a Wizz Air su rotte concorrenti. In tutti e tre gli scenari, tuttavia, l'aumento complessivo del numero stimato di passeggeri dell'aeroporto internazionale di Timișoara ammonta a 359 490 unità dal 2009 al 2010, ossia una cifra superiore all'aumento previsto nel piano di sviluppo per il traffico complessivo dell'aeroporto internazionale di Timișoara (che, come si è già detto, era di 253 423 passeggeri). Inoltre, la Commissione osserva che il piano di sviluppo prevedeva come principale stimolo per l'incremento del traffico un'influenza positiva dell'adesione della Romania all'UE nel 2007. La Commissione dubita pertanto che l'aumento delle previsioni di traffico indicato nell'originario piano di sviluppo del marzo 2005, rispetto al piano di sviluppo del marzo 2006, si possa attribuire interamente a compagnie aeree low cost o a Wizz Air in particolare. Di conseguenza, la Commissione ritiene che questa ipotesi metta in dubbio l'affidabilità dei calcoli inclusi nello studio.

- L'ipotesi di base dello studio si riferisce alla stima delle parti dei costi di investimento eventualmente imputabili a Wizz Air. Tale ipotesi è fondamentale per il calcolo complessivo della redditività dell'accordo in questione. Per i motivi illustrati ai considerando da (372) a (378), la Commissione ritiene che non si debbano imputare costi di investimento incrementali alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Pertanto, l'approccio utilizzato nello studio, per cui gli investimenti nell'edificio del nuovo terminal e nel potenziamento dell'NCP nell'infrastruttura lato volo si devono considerare costi incrementali, non è accettabile. Inoltre, la Romania ha affermato che anche la compagnia aerea TAROM utilizzava aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate. Pertanto, l'ipotesi con cui lo studio imputa a Wizz Air gli investimenti per il potenziamento dell'NCP della pista, della pista di rullaggio e del piazzale non sembra ragionevole.

([98]) Secondo lo studio, il costo medio del capitale nel settore delle compagnie aeree nel periodo 2002-2009 oscillava tra il 7 e il 10 %.
([99]) Il VAN è stato stimato a - 32 061 035 EUR per lo scenario pessimistico e a - 25 879 341 EUR per lo scenario ottimistico.
([100]) Dato che l'accordo con Wizz Air è stato giudicato ex ante non redditizio, lo studio Carpatair ha considerato un'alternativa a tale accordo, ossia uno scenario in cui a Wizz Air venisse concesso un aiuto di avviamento per l'avvio di nuove rotte (sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005). Questo scenario ipotizzava, tra l'altro, che il sostegno alla commercializzazione fosse concesso solo per nuove rotte per tre anni, che nessun passeggero passasse da Carpatair a Wizz Air e che la necessaria spesa in conto capitale fosse notevolmente inferiore. In base a queste ipotesi, per lo scenario di aiuti all'avviamento, lo studio ha calcolato un VAN di 1 977 176 nell'arco di sette anni.

(391) Inoltre, la Commissione rileva che nello studio i flussi di cassa incrementali sono calcolati come differenza tra il flusso di cassa dello scenario di base e i flussi di cassa dei tre scenari che ipotizzano un accordo con Wizz Air. Lo studio però non calcola il flusso di cassa incrementale in questo modo, e ciascuno scenario in cui si ipotizza un accordo di Wizz Air contiene un proprio calcolo dei flussi di cassa incrementali (senza fare riferimento allo scenario di base). Ciò suscita ulteriori dubbi sulle conclusioni cui lo studio giunge sulla base dei dati.

(392) La Commissione ritiene pertanto che l'analisi ex ante della redditività presentata da Carpatair non si possa utilizzare come prova della non conformità al MEOP degli accordi del 2008.

Studi ex post della redditività per gli accordi del 2008

(393) La redditività prevista degli accordi del 2008 con Wizz Air è supportata da studi ex post presentati alla Commissione da:

— Oxera

— Politecnico di Timişoara e

— RBB

(394) La Commissione fornirà qui di seguito una breve descrizione di questi studi ex post come prova complementare dei risultati degli studi ex ante. Tuttavia, l'analisi ex ante della redditività rimane l'elemento di prova decisivo nella valutazione della Commissione sul rispetto del MEOP.

Oxera

(395) Il 27 ottobre 2011 Oxera ha presentato una relazione ex post preparata per Wizz Air. In relazione agli accordi del 2008, la relazione di Oxera ha calcolato costi ed entrate incrementali come segue:

Tabella 20: Entrate per passeggeri in partenza Wizz Air 2008-2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate aeronautiche[1]			
Diritti di atterraggio[2]	2,50	2,00	2,00
Diritti di assistenza[2]	0,99	0,99	0,99
Diritti per passeggero imbarcato	8,00	6,40	5,04
Diritti per persona a mobilità ridotta	0,20	0,20	0,20
Diritti per la sicurezza	10,00	10,00	10,00
Entrate non aeronautiche	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Totale delle entrate	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1]Le entrate aeronautiche sono indicate al netto di sconti e rimborsi dei diritti e al lordo dei pagamenti per la commercializzazione. Si ipotizza che il 50 % delle entrate provenienti dai diritti di atterraggio sia soggetto agli sconti previsti dall'AIP. [2] Le entrate aeronautiche derivanti da diritti correlati ai movimenti del traffico aereo o al peso (ossia diritti di atterraggio e di assistenza a terra) sono state stimate sulla base dei numeri di passeggeri effettivi e ipotizzando l'uso di un aeromobile Airbus A320-200 con un MTOW di 72 tonnellate e una capacità di 180 posti, con un fattore di riempimento dell'84 %. Si tratta del fattore di riempimento medio di Wizz Air nel 2010 (per ulteriori dettagli cfr. http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

Tabella 21: Costi previsti associati agli accordi del 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Costi di esercizio			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servizi e altre spese operative	1,65	1,65	1,65

Costi di commercializzazione	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Costi di investimento	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Costo totale	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(396) I risultati illustrati nella tabella 20 e tabella 21 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Le entrate aeronautiche sono stimate sulla base di un approccio misto ex post ed ex ante. Le stime si fondano sul numero effettivo di passeggeri e rotazioni di Wizz Air (prospettiva ex post). Gli sconti sono stimati con un approccio ex ante. Per le entrate aeronautiche si ipotizza uno sconto del 25 % sui diritti di atterraggio ([101]) e uno sconto del 20 % sui diritti per passeggero imbarcato nel 2009, e uno sconto del 30 % nel 2010 (per il 2008 non si è ipotizzato alcuno sconto sui diritti di atterraggio, a causa del ridotto numero di rotazioni effettuate da Wizz Air in quell'anno). I diritti di illuminazione e i diritti di parcheggio per l'aeromobile sono esclusi dal momento che Oxera non ritiene possibile stabilire in che misura un investitore privato avrebbe potuto tenere conto delle entrate derivanti da questi due tipi di diritti. Sono inclusi i diritti per la sicurezza.

- È stato adottato un approccio ex ante per stimare le entrate non aeronautiche (relative per esempio a parcheggio, noleggio di automobili, ristoranti). Per il primo anno, ossia il 2008, si è ipotizzato che queste entrate fossero sostanzialmente equivalenti alle entrate non aeronautiche derivanti da compagnie aeree ([102]) diverse da Wizz Air nello stesso anno (vale a dire circa 0,78 EUR per passeggero in partenza). Per il 2009 e il 2010 si è ipotizzato che le entrate non aeronautiche per passeggero crescessero del 50 % all'anno, in linea con l'aumento effettivo delle entrate non aeronautiche registrato dall'aeroporto nel 2008.

- Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali, i costi che variano in funzione del numero di passeggeri ([103]) (costo del personale, dell'energia, dei materiali e costi dei servizi acquistati e altre spese di esercizio) sono stati imputati a Wizz Air in proporzione alla quota di passeggeri in partenza della compagnia aerea. Secondo Oxera, i costi per la sicurezza sono inclusi nei costi di esercizio incrementali. Il calcolo si basa sui dati relativi ai costi di esercizio sostenuti ed è quindi effettuato ex post.

- I pagamenti per la commercializzazione sono stati calcolati in base all'accordo di commercializzazione, che si fondava sul numero effettivo di passeggeri di Wizz Air, e tenendo conto dell'importo dei diritti aeroportuali, stimato come si è detto in precedenza.

- È stato adottato un approccio ex post per il calcolo dei costi incrementali degli investimenti, sulla base dei dati di investimento forniti dall'aeroporto per il periodo 2007-2010. Gli investimenti finanziati dallo Stato per l'edificio del terminal e per le attrezzature per la sicurezza non sono stati imputati a Wizz Air. Secondo Oxera, si trattava di costi che sarebbero stati sostenuti indipendentemente dalla presenza di Wizz Air, in quanto erano dovuti all'obbligo della Romania di soddisfare i requisiti per l'adesione allo spazio Schengen. I costi di ammortamento degli investimenti finanziati tramite risorse proprie dell'aeroporto sono stati presi in considerazione e sono stati imputati in misura proporzionale alla quota di passeggeri di Wizz Air rispetto alla capacità passeggeri dell'aeroporto. Si è stimato che la capacità passeggeri fosse equivalente al numero massimo di passeggeri movimentato nell'aeroporto nel periodo 2007-2010, in quanto il gestore aeroportuale aveva dichiarato a Oxera che, al momento dello studio (ottobre 2011), l'aeroporto internazionale di Timișoara operava a pieno regime in relazione ai movimenti del traffico aereo.

(397) Sulla base dei costi e delle entrate menzionati, Oxera ha rilevato la redditività incrementale degli accordi del 2008. I profitti per passeggero (ossia il contributo incrementale per passeggero, calcolato come la differenza tra le stime di entrate e costi incrementali) sono indicati nella tabella 22.

([101]) Secondo Oxera, ciò equivale a ipotizzare che il 50 % del traffico di Wizz Air si riferisca a nuove rotte e pertanto fruisca di uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio, mentre per il restante 50 % del traffico si applicano per intero i diritti di atterraggio.

([102]) Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

([103]) Oxera ha utilizzato l'analisi di regressione per determinare da un lato la parte dei costi che potrebbe essere considerata fissa in relazione alle variazioni del numero di passeggeri, e dall'altro la parte dei costi variabili.

Tabella 22: Contributo incrementale associato agli accordi del 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate incrementali medie per passeggero in partenza	22,47	20,75	20,70
Costo incrementale medio per passeggero in partenza	18,04	19,92	20,47
Contributo incrementale per passeggero in partenza	4,43	0,84	0,23
Contributo incrementale totale	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(398) Sulla base dei calcoli di cui sopra, Oxera ha rilevato che gli accordi del 2008 registrano un VAN positivo di 145 249 EUR nel triennio degli accordi del 2008, tenendo conto di un tasso di attualizzazione del 12,02 %.

(399) La Commissione rileva che la valutazione ex post della redditività effettuata da Oxera mescola dati ex ante e dati ex post per il calcolo delle entrate incrementali, mentre i costi incrementali sono calcolati interamente ex post.

(400) La Commissione rileva che sono inclusi sia i diritti sia i costi per la sicurezza e ipotizza che ciò non incida sul calcolo complessivo della redditività.

(401) Per quanto riguarda le entrate aeronautiche, la Commissione osserva che i diritti di illuminazione e di parcheggio (pari rispettivamente a 2,10 EUR per tonnellata di MTOW per uso e a 0,15 EUR per tonnellata di MTOW per uso) sono esclusi dai calcoli, il che rappresenta un approccio prudenziale. Inoltre, lo sconto del 20 % ipotizzato per i diritti per passeggero imbarcato nel 2009 e lo sconto del 30 % relativo al 2010 sembrano sovrastimati in quanto ipotizzerebbero un numero di passeggeri imbarcati superiore a 300 000 nel 2009 e a 500 000 nel 2010: dati che non corrispondono a quelli effettivi dei passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene che, sulla base dei dati effettivi dei passeggeri di Wizz Air, per il 2008 e per il 2009 non si dovrebbero ipotizzare sconti sui diritti per passeggero, mentre per il 2010 si dovrebbe ipotizzare solo un tasso di attualizzazione del 10 %. La Commissione osserva però che, sulla base della formula utilizzata nell'accordo di commercializzazione, la rettifica dei diritti aeroportuali (per tenere conto dei diritti di illuminazione e di parcheggio e correggere il tasso di attualizzazione ipotizzabile per i diritti per passeggero) comporterebbe una corrispondente rettifica dello stesso importo nei pagamenti per la commercializzazione: pertanto la redditività complessiva non ne risentirebbe.

(402) Per quanto riguarda i costi:

a) La Commissione ritiene ragionevole il metodo di calcolo dei costi di esercizio incrementali, sulla base dei dati effettivi disponibili prima della firma degli accordi del 2008.

b) La Commissione osserva che lo studio include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che l'aeroporto non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza di Wizz Air nell'aeroporto. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi.

(403) Per i motivi esposti al considerando (401), la Commissione ritiene che l'importo complessivo dei costi appaia sovrastimato.

(404) La rettifica delle entrate aeronautiche determinerebbe però una rettifica analoga del pagamento per la commercializzazione e non vi sarebbero quindi effetti sul calcolo della redditività. Inoltre, i costi sembrano sovrastimati. La Commissione ritiene pertanto che la conclusione generale dello studio di Oxera del 2011 rimanga valida e che il VAN sia comunque positivo.

(405) Sulla base dei considerando da (399) a (404), la Commissione ritiene accettabili i risultati della relazione di Oxera del 27 ottobre 2011 relativa agli accordi del 2008.

Politecnico di Timişoara

(406) Il gestore aeroportuale ha presentato un'analisi costi-benefici effettuata dal Politecnico di Timişoara nell'aprile 2011. L'analisi considera i pagamenti per la commercializzazione versati dall'aeroporto a Wizz Air come un «investimento» del gestore aeroportuale volto ad aumentare il numero di passeggeri e implicitamente le entrate. L'analisi tiene conto di due orizzonti temporali per questo «investimento»: cinque anni (2008-2012) e sette anni (2008-2014). Lo studio basa i propri calcoli su dati ex post dal 2008 al 2010 e su stime per gli anni 2011-2014. Per valutare la redditività dell'investimento il Politecnico ha calcolato il VAN tenendo conto di quattro elementi:

— il costo per il gestore aeroportuale dei pagamenti annuali per la commercializzazione effettuati in base all'accordo con Wizz Air: 77 192,01 EUR nel 2008, 2 051 031,32 EUR nel 2009 e 223 038 EUR nel 2010;

— il costo incrementale che i servizi prestati a Wizz Air comportano per il gestore aeroportuale è stato stimato come percentuale dei costi totali (1 % nel 2009, 15 % nel 2010, 20 % nel 2011 e 22 % per il periodo 2011-2014). Si può osservare che in ciascun anno la quota dei costi totali imputata a Wizz Air è pari o superiore alla quota di Wizz Air sul totale dei voli effettuati all'aeroporto;

— per quanto riguarda le entrate che il gestore aeroportuale ha ricevuto da Wizz Air, le entrate effettive sono state utilizzate per il periodo 2008-2010, mentre l'AIP del 2010 è stato utilizzato per prevedere le entrate derivanti dai diritti aeroportuali per il periodo 2011-2014;

— è stato applicato un tasso di attualizzazione del 5 %.

(407) Dall'analisi è emerso che, nell'arco di cinque anni (2008-2012), l'«investimento», comprendente tre anni di spese iniziali di commercializzazione nel periodo 2008-2010, accompagnato da entrate provenienti da Wizz Air nel quinquennio 2008-2012, produce un VAN di 590 389,80 EUR (circa 2,5 milioni di RON). Su un orizzonte temporale di sette anni (2008-2014), tenendo conto delle entrate del periodo 2008-2014, il VAN aumenta in modo significativo fino a raggiungere 2 282 687,31 EUR (circa 10 milioni di RON).

(408) La Commissione rileva il VAN positivo calcolato dal Politecnico di Timişoara. La Commissione ritiene che l'approccio all'imputazione dei costi complessivi sia ragionevole (pari o superiore alla quota dei voli di Wizz Air sul totale dei voli effettuati presso l'aeroporto internazionale di Timişoara). Lo studio tuttavia non contiene alcun dettaglio riguardo al modo in cui sono state calcolate le entrate di Wizz Air (ad esempio quali sconti sono stati ipotizzati e quali dati sono stati utilizzati per il traffico di passeggeri e per le rotazioni). Pertanto, la Commissione non dispone delle informazioni necessarie per valutare se le stime delle entrate siano ragionevoli. Inoltre, l'analisi della redditività non sembra riguardare specificamente gli accordi del 2008 né gli accordi di modifica del 2010, ma copre un periodo più ampio. La Commissione quindi non può fare affidamento sui risultati complessivi dello studio.

RBB

(409) Il gestore aeroportuale ha presentato anche uno studio del 27 ottobre 2011 preparato da RBB. RBB ha rilevato che gli accordi del 2008 si erano già dimostrati redditizi nel 2010; era prevedibile che la loro redditività aumentasse ancora, dato che continuavano ad accumularsi i vantaggi annuali dell'attività di Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timişoara, mentre le spese di commercializzazione pagate dal 2008 al 2010 erano cessate. Secondo RBB, i costi incrementali imputabili a Wizz Air tra il 2008 e il 2010 variano da 3,5 milioni di EUR (15,2 milioni di RON) a 3,8 milioni di EUR (16,8 milioni di RON), in funzione della ripartizione dei costi di esercizio. Questo importo è stato confrontato con i diritti aeroportuali pagati da Wizz Air: ne risultano entrate incrementali per un totale di 5,5 milioni di EUR (23,9 milioni di RON). Da questo importo è stata calcolata un'eccedenza compresa tra 2 milioni di EUR (8,7 milioni di RON) e 1,7 milioni di EUR (7,1 milioni di RON). RBB ne ha concluso che gli accordi del 2008 hanno prodotto un rendimento positivo per il gestore aeroportuale. Questo calcolo non tiene conto delle entrate non aeronautiche.

(410) RBB rileva inoltre che l'attività di Wizz Air ha migliorato l'efficienza dell'aeroporto internazionale di Timişoara, in quanto Wizz Air ha trasportato un numero notevolmente maggiore di passeggeri per movimento di aeromobile rispetto ad altre compagnie aeree che operano presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. Si sostiene che ciò abbia contribuito alla redditività complessiva dell'aeroporto dal 2008 al 2010, dato che il totale delle entrate di esercizio è aumentato del 39 % mentre i costi totali di esercizio sono saliti del 22 %. Analogamente, gli utili di esercizio per passeggero sono aumentati del 74 %, passando da 1,4 EUR (5,9 RON) a 2,4 EUR (10,25 RON) nel periodo dal 2008 al 2010.

(411) Da ultimo, RBB ha calcolato che Wizz Air generava una quota di entrate aeronautiche corrispondente o superiore alla propria quota di passeggeri e di movimenti di aeromobili nell'aeroporto.

(412) Per quanto riguarda l'analisi delle entrate e dei costi incrementali, la Commissione rileva che RBB ha calcolato le entrate di Wizz Air unicamente sulla base dei diritti aeroportuali, con un approccio che può essere considerato prudenziale in quanto non comprende i diritti non aeronautici. La Commissione ritiene ragionevole l'approccio utilizzato nel calcolo delle entrate incrementali e dei costi incrementali per individuare la redditività incrementale derivante, nel periodo 2008-2010, dagli accordi stipulati nel 2008 con Wizz Air.

Conclusione sul vantaggio economico offerto dagli accordi del 2008

(413) Sulla base dello studio ex ante di Oxera, fondato su una ricostruzione ex post (10 febbraio 2015) e ricalcolato dalla Commissione (considerando 380), si poteva prevedere che l'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air producesse una redditività incrementale per il gestore aeroportuale. La Commissione prende atto che gli studi ex post realizzati da Oxera e RBB hanno fornito prove complementari per integrare i risultati dello studio ex ante di Oxera.

(414) Inoltre vi sono indicazioni, basate in particolare sul piano di sviluppo 2006-2015, da cui si può dedurre che gli accordi del 2008 stipulati con Wizz Air facessero parte di una strategia complessiva e di uno sforzo a lungo termine teso ad assicurare la redditività globale dell'aeroporto.

(415) Di conseguenza, la Commissione ritiene che un operatore prudente in un'economia di mercato avrebbe stipulato tale accordo. Conclude pertanto che gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air non hanno conferito a Wizz Air un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

9.1.4.6. Analisi della redditività degli accordi di modifica del 2010

(416) La relazione di Oxera del 10 febbraio 2015 ha inoltre calcolato i costi, le entrate e i profitti incrementali prevedibili al momento della firma degli accordi di modifica del 25 giugno 2010 (riassunti nella seguente tabella 23). Il 14 maggio 2015, Oxera ha ripresentato i calcoli della redditività prevista per rettificare un problema di dati riscontrato nella relazione del 10 febbraio 2015. La rettifica riguardava una sovrastima dei costi totali degli investimenti derivante da un doppio conteggio dell'investimento finanziato dallo Stato nella presentazione iniziale. Questo problema di dati ha esercitato un impatto sulla redditività prevista dell'accordo di modifica del 2010 che originariamente era stata sottostimata.

(417) Oxera ha concluso che il VAN degli accordi di modifica del 25 giugno 2010 sarebbe ammontato prevedibilmente a 2,326 milioni di RON.

Tabella 23: Ricavi incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi di modifica del 2010 secondo Oxera

(in migliaia di RON)		**2010**	**2011**
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Entrate aeronautiche	[B]	1 253	238
Entrate non aeronautiche	[C]	1 713	336
Entrate incrementali totali	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Costi di esercizio	[E]	801	157
Ammortamento	[F]	120	23
Costi totali incrementali	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Profitti incrementali	*[H] = [D] – [G]*	*2 046*	*394*
Fattore di attualizzazione		1,0	0,9
VAN		**2 326**	

(418) I risultati illustrati nella tabella 23 si basano sulle seguenti considerazioni:

a) Le previsioni del traffico passeggeri di Wizz Air, calcolate sulla base del traffico passeggeri effettivo di Wizz Air nel 2009, sono state poi corrette al rialzo alla luce della stima di Eurocontrol (2008) sulla crescita prevista del traffico aereo europeo ([104]).

b) Le previsioni per le rotazioni di Wizz Air sono state calcolate ipotizzando che Wizz Air utilizzasse Airbus 320-200 con peso massimo al decollo (MTOW) di 72 tonnellate, una capacità di 180 posti e un fattore di riempimento dell'82 %. Tali ipotesi rispecchiano quelle formulate nell'analisi ex ante della redditività presentata dalla Romania per gli accordi del 2008.

c) Le previsioni delle entrate aeronautiche si basano sui diritti e sugli sconti per passeggero in partenza e per rotazione definiti negli accordi del 2010. L'analisi non comprende le tasse di sicurezza, che a giudizio di Oxera esulano dall'ambito di applicazione della valutazione del MEOP poiché finanziano attività comprese nelle responsabilità che spettano allo Stato nell'esercizio dei suoi poteri ufficiali (punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014).

d) Come per l'accordo del 2008, le previsioni delle entrate non aeronautiche derivano dalle stime delle entrate non aeronautiche per passeggero in partenza contenute nell'analisi ex ante effettuata dalla Romania aumentate del valore dell'inflazione prevista e applicate alle proiezioni di traffico come illustrato al considerando a).

e) Come si è affermato in precedenza, per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali (servizi del personale, energia, materiali), il gestore aeroportuale ritiene che il 20 % circa dei costi di esercizio si possa considerare incrementale, ossia variabile in funzione del numero di passeggeri. La relazione di Oxera stima i costi di esercizio incrementali sulla base dei dati effettivi per il periodo 2007-2009, aumentati del valore dell'inflazione prevista e ipotizzando che il 20 % dei costi sia di natura incrementale. Sono esclusi i costi per la sicurezza.

f) Le stime della relazione di Oxera non comprendono i costi di commercializzazione incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale, in quanto la risoluzione dell'accordo di commercializzazione ha avuto luogo in data 10 febbraio 2010.

g) Come si è illustrato in precedenza per gli accordi del 2008, per quanto riguarda i costi di investimento incrementali la relazione di Oxera tiene conto dei dati forniti dal gestore aeroportuale per gli investimenti effettuati dal gestore stesso e finanziati sia mediante fondi pubblici sia mediante risorse proprie per il periodo 2007-2011. La relazione di Oxera ipotizza che non fossero previsti investimenti aggiuntivi a seguito dell'attività di Wizz Air. I finanziamenti pubblici ricevuti dal gestore aeroportuale per l'edificio del terminal e le attrezzature per la sicurezza sono stati esclusi in quanto non considerati attribuibili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. L'ammortamento di altri investimenti finanziati dalle risorse proprie del gestore aeroportuale è stato ripartito in base alla quota di traffico prevista per Wizz Air relativamente alla capacità dell'aeroporto. Si è ipotizzato che tale capacità sarebbe stata pari a tre milioni di passeggeri l'anno per tutta la durata degli accordi. Tale ipotesi si basa sul memorandum d'intesa del 2008, secondo il quale entro il 2011 la capacità dell'aeroporto avrebbe dovuto raggiungere tre milioni di passeggeri l'anno. Nel calcolo delle spese di ammortamento è stato preso in considerazione un ammortamento lineare.

h) Gli utili stimati sono stati attualizzati utilizzando i tassi di riferimento della Commissione, più un margine di 100 punti base, il che comporta un tasso di attualizzazione dell'8,82 %.

(419) La Commissione ritiene ragionevole il metodo adottato da Oxera per stimare il numero di passeggeri e calcolare su tale base le entrate aeronautiche attese, tenendo conto delle riduzioni previste negli accordi di modifica del 2010. La Commissione concorda inoltre con l'esclusione delle tasse di sicurezza per i motivi illustrati al considerando (365).

(420) La Commissione accetta la stima delle entrate non aeronautiche incrementali fondata sulla stima del gestore aeroportuale, che a sua volta si basa sui dati dell'anno precedente: secondo tali dati le entrate non aeronautiche rappresentano il 15-20 % delle entrate del gestore aeroportuale, valutazione che sembra ragionevole.

(421) La Commissione concorda anche con il tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo, in particolare dato che il periodo di analisi è inferiore a un anno.

([104]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Summary report (Le sfide della crescita, relazione di sintesi), pag. 14.

(422) La Commissione conviene che nei calcoli non debbano essere inclusi i costi incrementali di commercializzazione.

(423) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali, la relazione di Oxera si basa sull'ipotesi formulata dalla Romania, secondo la quale l'80 % dei costi di esercizio è rappresentato da costi fissi e solo il 20 % varia in funzione del numero di passeggeri. La Commissione ritiene tale ipotesi ragionevole ([105]). Oxera stima i costi di esercizio incrementali utilizzando i dati dei costi di esercizio effettivi per passeggero in partenza prima della firma degli accordi aumentati del valore dell'inflazione prevista e applicando tali costi di esercizio per passeggero al numero stimato di passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene pertanto accettabili le stime dei costi di esercizio incrementali.

(424) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementali, la Commissione ritiene ragionevole l'approccio adottato nella relazione di Oxera. In particolare, la relazione di Oxera non prevede che ulteriori investimenti siano il risultato dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timişoara. L'accordo di modifica non ha introdotto alcun nuovo impegno per il gestore aeroportuale nei confronti di Wizz Air in termini di infrastrutture aggiuntive rispetto agli accordi del 2008 valutati nel precedente considerando (372). Pertanto, la Commissione conviene sul fatto che non è stato effettuato alcun investimento a causa della presenza di Wizz Air. Inoltre, la Commissione osserva che lo studio di Oxera include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza di Wizz Air. Di conseguenza, a giudizio della Commissione l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi di modifica del 2010 ([106]).

(425) Sulla base di quanto appena esposto, i costi, le entrate e i profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi di modifica del 2010, ricalcolati dalla Commissione sulla scorta della relazione di Oxera, sono sintetizzati nella tabella 24.

Tabella 24: Previsione di Oxera relativa a entrate incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi di modifica del 2010 — ricalcolati dalla Commissione europea

(in migliaia di RON)		**2010**	**2011**
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Entrate aeronautiche	[B]	1 253	238
Entrate non aeronautiche	[C]	1 713	336
Entrate incrementali totali	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Costi di esercizio	[E]	801	157
Costi totali incrementali	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Profitti incrementali	*[G] = [D] – [F]*	*2 165*	*417*
Fattore di attualizzazione		1,0	0,9
VAN		**2 462**	

Studio di redditività ex post relativo agli accordi di modifica del 2010

(426) Il 27 ottobre 2011 Oxera ha presentato una relazione ex post preparata per Wizz Air. In relazione agli accordi di modifica del 2010, la relazione di Oxera ha calcolato costi ed entrate incrementali come segue:

([105]) Cfr. nota 92.

([106]) Nella misura in cui sono stati inclusi i costi di ammortamento, questa ipotesi è di natura prudenziale e sovrastima i costi incrementali. In tale scenario la Commissione ripete l'osservazione di cui al considerando (379).

Tabella 25: Entrate per passeggeri in partenza Wizz Air 2010-2011 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate aeronautiche[1]			
Diritti di atterraggio[2]	2,50	2,00	2,00
Diritti di assistenza[2]	0,99	0,99	0,99
Diritti per passeggero imbarcato	8,00	6,40	5,04
Diritti per persona a mobilità ridotta	0,20	0,20	0,20
Diritti per la sicurezza	10,00	10,00	10,00
Entrate non aeronautiche	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Totale delle entrate	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1]Le entrate aeronautiche sono indicate al netto di sconti e rimborsi dei diritti e al lordo dei pagamenti per la commercializzazione. Si ipotizza che il 50 % delle entrate provenienti dai diritti di atterraggio sia soggetto agli sconti previsti dall'AIP. [2] Le entrate aeronautiche derivanti da diritti correlati ai movimenti del traffico aereo o al peso (ossia diritti di atterraggio e di assistenza a terra) sono state stimate sulla base dei numeri di passeggeri effettivi e ipotizzando l'uso di un aeromobile Airbus A320-200 con un MTOW di 72 tonnellate e una capacità di 180 posti, con un fattore di riempimento dell'84 %. Si tratta del fattore di riempimento medio di Wizz Air nel 2010 (per ulteriori dettagli cfr. http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Fonte:* Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

Tabella 26: Costi stimati relativi agli accordi del 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Costi di esercizio			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servizi e altre spese operative	1,65	1,65	1,65
Costi di commercializzazione	13,70	15,59	14,95
Costi di investimento	0,89	0,87	2,06
Costo totale	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(427) I risultati illustrati nelle tabella 25 e tabella 26 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Il periodo esaminato è quello compreso tra giugno 2010 e febbraio 2011, ossia il periodo di validità degli accordi di modifica del 2010.
- Le entrate aeronautiche sono stimate sulla base di un approccio misto ex post ed ex ante. Si basano sulle rotazioni e sui passeggeri effettivi di Wizz Air per il 2010 (prospettiva ex post) e su stime di Oxera per gennaio e febbraio 2011 derivanti dal dato del dicembre 2010 (prospettiva ex ante). Gli sconti sono stimati ex ante e tengono conto delle tariffe di base e delle riduzioni fissate negli accordi di modifica del 2010. Si ipotizza uno sconto del 10 % sui diritti di atterraggio e del 10 % sui diritti per passeggero imbarcato. Sono inclusi i diritti per la sicurezza.
- Le entrate non aeronautiche per passeggero in partenza sono state stimate coerentemente con le effettive entrate medie non aeronautiche di Wizz Air per il 2010, pari a 3,04 EUR per passeggero.
- Per quanto riguarda i costi incrementali, i costi che variano in funzione del numero di passeggeri (costo del personale, costo dell'energia, costi dei materiali e costi dei servizi acquistati e altre spese operative) sono stati attribuiti a Wizz Air in proporzione alla quota di partenze dei passeggeri della compagnia aerea. Il calcolo si basa sui dati relativi ai costi di esercizio sostenuti ed è quindi effettuato ex post.
- I pagamenti per la commercializzazione non sono inclusi nell'analisi, poiché l'accordo di commercializzazione è stato risolto nel febbraio 2010.

- I costi di investimento incrementali sono stati stimati tenendo conto degli investimenti effettuati nel 2010. Gli investimenti finanziati dallo Stato per l'edificio del terminal e per le attrezzature per la sicurezza non sono stati imputati a Wizz Air. Secondo Oxera si tratterebbe di costi che sarebbero stati sostenuti indipendentemente dalla presenza di Wizz Air, in quanto erano dovuti all'obbligo della Romania di soddisfare i requisiti per l'adesione allo spazio Schengen. Sono stati presi in considerazione gli investimenti finanziati tramite le risorse proprie del gestore aeroportuale. I costi di investimento finanziati tramite risorse proprie del gestore aeroportuale, compresi l'ammortamento e gli interessi, sono stati imputati in misura proporzionale alla quota di passeggeri di Wizz Air rispetto alla capacità passeggeri dell'aeroporto. Si è stimato che la capacità passeggeri fosse equivalente al numero massimo di passeggeri movimentato nel 2010, in quanto il gestore aeroportuale aveva dichiarato a Oxera che, al momento dello studio (ottobre 2011), l'aeroporto internazionale di Timișoara operava a pieno regime in relazione ai movimenti del traffico aereo.

(428) Sulla base dei costi e delle entrate di cui sopra, Oxera ha constatato che, in una prospettiva ex post (con alcuni elementi ex ante), gli accordi di modifica del 2010 registravano una redditività incrementale. I profitti per passeggero (ossia il contributo incrementale per passeggero, calcolato come la differenza tra le stime di entrate e costi incrementali) sono indicati nella tabella 27.

Tabella 27: Contributo incrementale associato agli accordi del 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate incrementali medie per passeggero in partenza	22,47	20,75	20,70
Costo incrementale medio per passeggero in partenza	18,04	19,92	20,47
Contributo incrementale per passeggero in partenza	4,43	0,84	0,23
Contributo incrementale totale	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(429) Sulla base dei suddetti calcoli, Oxera ha rilevato che gli accordi di modifica del 2010 registrano un VAN positivo di 483 147 EUR nell'arco dei nove mesi di durata degli accordi di modifica del 2010. I flussi di cassa derivanti dagli accordi di modifica del 2010 non sono stati attualizzati in quanto la durata degli accordi di modifica del 2010 era inferiore a un anno.

(430) La Commissione rileva che la valutazione ex post della redditività effettuata da Oxera mescola dati ex ante e dati ex post per il calcolo delle entrate incrementali, mentre i costi incrementali sono calcolati interamente ex post.

(431) Per quanto riguarda le entrate aeronautiche, la Commissione osserva che i diritti di illuminazione e di parcheggio sono esclusi dai calcoli, il che rappresenta un approccio prudenziale.

(432) La Commissione rileva che sono inclusi sia i diritti sia i costi per la sicurezza e ipotizza che ciò non incida sul calcolo della redditività.

(433) Per quanto riguarda i costi:

a) La Commissione ritiene ragionevole il metodo di calcolo dei costi di esercizio incrementali, sulla base dei dati effettivi disponibili prima della firma degli accordi.

b) La Commissione osserva che, sulla base della formula dell'accordo di commercializzazione, il ricalcolo dei diritti aeroportuali per tener conto dei diritti di illuminazione e parcheggio conduce anche a sovrastimare dello stesso importo i pagamenti per la commercializzazione.

c) La Commissione osserva che lo studio include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dall'aeroporto con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza della compagnia aerea presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi.

(434) Per i motivi esposti al considerando (433) la Commissione ritiene che l'importo complessivo dei costi appaia sovrastimato.

(435) Dal momento che la rettifica delle entrate aeronautiche darebbe luogo a un'analoga rettifica dei pagamenti di commercializzazione che non inciderebbe sul calcolo della redditività, e poiché i costi sembrano sovrastimati, la Commissione ritiene che la conclusione generale dello studio di Oxera del 2011 rimanga valida e che il VAN sia comunque positivo.

(436) Sulla base dei considerando da (430) a (435), la Commissione ritiene accettabili i risultati della relazione di Oxera del 27 ottobre 2011 relativa agli accordi di modifica del 2010.

Conclusione sul vantaggio economico

(437) Sulla base dello studio ex ante di Oxera, fondato su una ricostruzione ex post (10 febbraio 2015) e ricalcolato dalla Commissione (considerando 425), si poteva prevedere che gli accordi di modifica del 2010 producessero una redditività incrementale per il gestore aeroportuale. Di conseguenza, la Commissione ritiene che un operatore prudente in un'economia di mercato avrebbe stipulato tali accordi. La Commissione prende atto che la relazione ex post redatta da Oxera ha fornito prove complementari per integrare i risultati dello studio ex ante di Oxera.

(438) Inoltre vi sono indicazioni, basate in particolare sul piano di sviluppo, da cui si può dedurre che gli accordi di modifica del 2010 stipulati con Wizz Air facessero parte di una strategia complessiva e di uno sforzo a lungo termine teso ad assicurare la redditività globale dell'aeroporto.

(439) La Commissione conclude pertanto che gli accordi di modifica del 2010 non hanno conferito a Wizz Air un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

9.1.5. *Conclusione in merito alla misura 3*

(440) Per i motivi illustrati ai considerando da (301) a (439), la Commissione ritiene che gli accordi del 2008 e gli accordi di modifica del 2010 non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

10. MISURA 4 — LA TOLLERANZA IN RELAZIONE AL PAGAMENTO DEI DIRITTI AEROPORTUALI FATTURATI A WIZZ AIR PER IL PERIODO OTTOBRE 2009 - FEBBRAIO 2010

(441) Nella sua decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha osservato che non si può escludere che la tolleranza per il pagamento dei diritti aeroportuali costituisca un vantaggio economico per Wizz Air. La Commissione rileva che, al momento della decisione di avvio del procedimento, Wizz Air non aveva pagato i diritti aeroportuali per il periodo da ottobre 2009 a febbraio 2010 per un importo di 2,6 milioni di EUR. I pagamenti in sospeso erano stati presi in considerazione come crediti nei confronti di Wizz Air nel rendiconto finanziario del gestore aeroportuale, ma non erano state intraprese azioni giudiziarie.

(442) La Romania ha affermato che il gestore aeroportuale aveva intentato causa a Wizz Air per ottenere un mandato di esecuzione. Nel contempo Wizz Air ha citato in giudizio il gestore aeroportuale cercando di ottenere un mandato di esecuzione riguardante i pagamenti in sospeso per i servizi di commercializzazione svolti da Wizz Air. Secondo la Romania, le azioni giudiziarie e i lodi arbitrali si sono risolti con decisioni definitive, che hanno accolto entrambe le richieste di pagamento. La Romania ha dichiarato che i debiti reciproci sono stati estinti conformemente alle disposizioni del codice civile rumeno mediante l'accordo transattivo (considerando 109).

(443) La Commissione ricorda che gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air erano conformi al MEOP, ossia non conferivano un vantaggio a Wizz Air e pertanto non costituivano un aiuto di Stato.

Conclusioni

(444) La Commissione conclude che, essendo stati compensati i diritti aeroportuali in sospeso dalle richieste di pagamento per la commercializzazione avanzate da Wizz Air conformemente alle leggi applicabili, il presunto aiuto di Stato è divenuto privo di oggetto.

11. **CONCLUSIONI**

(445) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen, del miglioramento della pista, dell'ampliamento del piazzale aeromobili e dei dispositivi di illuminazione costituisca un aiuto di Stato illegale compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(446) La Commissione ritiene inoltre che le seguenti misure non costituiscano aiuti di Stato: i) il finanziamento pubblico della strada di accesso e lo sviluppo dell'area di parcheggio nel 2007; ii) il finanziamento pubblico delle apparecchiature di sicurezza nel 2008; iii) i diritti aeroportuali nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010 e iv) gli accordi del 2008 con Wizz Air (compresi gli accordi di modifica del 2010).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il finanziamento pubblico che la Romania ha fornito nel periodo 2007-2009 al gestore aeroportuale per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale e i dispositivi di illuminazione, per un importo pari a 29 194 600 RON, costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È stato attuato in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. L'aiuto di Stato di cui al paragrafo 1 è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

Il finanziamento pubblico della strada di accesso e dello sviluppo dell'area di parcheggio nel 2007 e delle apparecchiature di sicurezza nel 2008, i diritti aeroportuali nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010, nonché gli accordi del 2008 con Wizz Air (compresi gli accordi di modifica del 2010) non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 3

La Romania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 febbraio 2020

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva