DECISIONI

DECISIONE (UE) 2023/1683 DELLA COMMISSIONE

del 26 luglio 2022

relativa alla misura SA 26494 2012/C (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione a favore dell'operatore dell'aeroporto di La Rochelle e di alcune compagnie aeree che operano in tale aeroporto

[notificata con il numero C(2022) 5145]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

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

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettere del 28 luglio 2008, 22 settembre 2008, 23 settembre 2008, 20 settembre 2008, 1° ottobre 2008, 21 ottobre 2008 e 20 novembre 2008, la Commissione ha ricevuto denunce da parte di diversi cittadini in merito ai vantaggi che la compagnia aerea Ryanair avrebbe ricevuto presso l'aeroporto di La Rochelle - Île de Ré («l'aeroporto») e ai contributi finanziari di cui l'aeroporto sarebbe stato beneficiario. Le denunce si riferiscono alla relazione con osservazioni definitive della Camera regionale dei conti di Poitou-Charentes («CRC») del 13 maggio 2008 («la relazione CRC») relativa alla gestione della Camera di commercio e industria di La Rochelle («CCI»).

(2) Con lettera del 17 marzo 2009, la Commissione ha inviato alle autorità francesi una versione non riservata delle denunce invitandole a presentare osservazioni sulle misure contestate. La lettera è stata nuovamente inviata dalla Commissione il 25 maggio 2011. Con lettera del 20 giugno 2011, le autorità francesi hanno chiesto una proroga al 26 luglio 2011 del termine loro imposto per rispondere, proroga che la Commissione ha accettato con lettera del 21 giugno 2011. Le autorità francesi hanno chiesto nuovamente di prorogare tale termine al 26 agosto 2011 e la Commissione ha nuovamente accettato con lettera del 28 luglio 2011. Le autorità francesi hanno infine fornito gli elementi di risposta richiesti con lettera del 30 agosto 2011.

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

([2]) GU C 130 del 4.5.2012, pag. 10 e GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.

(3) Con lettera dell'11 aprile 2011, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni a Ryanair, la quale ha risposto con lettera del 22 luglio 2011. Con lettera del 14 ottobre 2011, la Commissione ha trasmesso queste osservazioni alle autorità francesi per eventuali commenti. In assenza di risposta, la Commissione ha inviato un sollecito il 16 novembre 2011. Con lettera del 21 novembre 2011, le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere nessun commento in risposta a dette osservazioni.

(4) Con lettera dell'8 febbraio 2012, la Commissione ha notificato alle autorità francesi la propria decisione di avviare il procedimento («decisione di avvio») in virtù dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in relazione a un eventuale aiuto concesso dalla CCI alle compagnie aeree Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet e Buzz.

(5) Con lettera del 22 febbraio 2012, la Commissione ha invitato le autorità francesi a trasmettere un complemento di informazione. Con lettera del 12 marzo 2012, le autorità francesi hanno chiesto una proroga supplementare per rispondere alle richieste di informazioni aggiuntive contenute nella decisione di avvio e nella lettera del 22 febbraio 2012. Il 13 aprile 2012, le autorità francesi hanno trasmesso le loro osservazioni, unitamente alle informazioni e ai documenti richiesti dalla Commissione nella decisione di avvio. In considerazione degli elementi mancanti, la Commissione ha sollecitato le autorità francesi con lettera del 19 aprile 2012. Le autorità francesi hanno infine fornito gli elementi di risposta richiesti con lettera del 27 aprile 2012.

(6) Il 16 aprile 2012, la Commissione ha ricevuto osservazioni di Ryanair su altri casi che la riguardano con la richiesta di tenerne conto per tutti i casi di aiuti di Stato in cui è la compagnia coinvolta.

(7) La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([3]) il 4 maggio 2012. La Commissione ha invitato i portatori di interessi a presentare osservazioni sulle misure in questione entro un mese dalla data di pubblicazione.

(8) Il 16 luglio 2012 la Commissione ha chiesto nuovamente informazioni aggiuntive alle autorità francesi le quali hanno risposto con lettera del 16 agosto 2012 (e relativa rettifica del 5 settembre 2012).

(9) Alla Commissione sono pervenute osservazioni di portatori di interessi. Il 24 luglio 2012 la CCI ha presentato osservazioni, il 1° giugno 2012, Airport Marketing Services («AMS»), una controllata di Ryanair ha presentato le proprie, mentre Ryanair le ha presentate assieme ad alcune relazioni di analisi economica preparate da una società di consulenza economica (Oxera), il 1° giugno 2012, il 3 giugno 2013, il 3 febbraio 2014 e il 10 aprile 2015.

(10) La Commissione ha ricevuto osservazioni anche da numerosi portatori di interessi terzi, tra cui organismi pubblici ([4]), imprese ([5]), associazioni ([6]) e singoli cittadini.

(11) L'11 aprile 2013, il 23 dicembre 2013, il 9 gennaio 2014, il 31 gennaio 2014, il 7 febbraio 2014, il 28 marzo 2014, il 27 gennaio 2015, il 7 dicembre 2015 e il 1° aprile 2019, Ryanair ha inoltre presentato una serie di osservazioni generali e comuni a diversi casi di aiuti di Stato, aperti dalla Commissione, che la riguardano. Il 15 settembre 2014 e il 29 settembre 2014, Ryanair ha anche presentato le relazioni di analisi economica preparate da Oxera relative a diversi casi di aiuti di Stato che la riguardano.

([3]) GU C 130 del 4.5.2012, pag. 10.

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur (30.5.2012), dipartimento de Charente-Maritime (8.6.2012), Ufficio del turismo di La Rochelle (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angoulême (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (1.6.2012), Communauté d'Agglomération di La Rochelle (4.6.2012), municipio di Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme (30.5.2012) e regione Poitou-Charentes (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (31.5.2012), Envol Vert (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente- Maritime (UDOTSI) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Con lettere del 15 giugno 2012, 3 maggio 2013, 9 gennaio 2014, 23 gennaio 2014, 4 febbraio 2014, 2 luglio 2014, 12 settembre 2014, 19 maggio 2015, 16 dicembre 2015 e 17 maggio 2019, la Commissione ha comunicato alle autorità francesi le osservazioni formulate dai portatori di interessi, dando loro la possibilità di commentarle. Le autorità francesi hanno risposto a queste lettere il 13 luglio 2012, il 25 luglio 2012, il 29 gennaio 2014, il 23 maggio 2014, il 18 dicembre 2015 e il 24 giugno 2019. Nella lettera del 13 luglio 2012, le autorità francesi hanno indicato alla Commissione che le osservazioni ricevute non richiedevano commenti, salvo quelli già espressi nell'ambito del caso relativo all'aeroporto di Marsiglia Provenza ([7]). Con lettere del 25 luglio 2012, del 29 gennaio 2014, del 23 maggio 2014 e del 18 dicembre 2015, le autorità francesi hanno in più informato la Commissione che non intendevano formulare commenti in risposta alle osservazioni dei portatori di interessi terzi.

(13) La Commissione ha comunicato per lettera, alle autorità francesi e ai portatori di interessi terzi che avevano già trasmesso osservazioni, la propria intenzione di valutare la compatibilità delle misure di aiuto in questione con il mercato interno in base agli «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» ([8]) (gli «orientamenti del 2014»). La Commissione ha invitato i destinatari di queste lettere a presentare le loro eventuali osservazioni in proposito. Inoltre il 15 aprile 2014 è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([9]) un avviso in cui la Francia e i soggetti interessati erano invitati a presentare le loro osservazioni al riguardo.

(14) Le autorità francesi hanno fatto pervenire le loro osservazioni sugli orientamenti del 2014 con lettera del 19 marzo 2014.

(15) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalla CCI (11 giugno 2014), dalla Communauté d'Agglomération di La Rochelle (6 giugno 2014), dall'Union départementale des offices de tourisme et syndicats d'initiative (13 maggio 2014), dalla CCI d'Angoulême (7 maggio 2014), da Irium Holding Group SAS (2 maggio 2014), dal Groupe Cafés Merling (30 aprile 2014) e dall'organizzazione non governativa Transport & Environnement (13 maggio 2014). Tutte queste osservazioni sono state trasmesse con lettera del 2 luglio 2014 alle autorità francesi che non le hanno commentate.

(16) Con lettera del 19 maggio 2015, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito alcuni elementi di risposta richiesti con lettere del 4 agosto 2015, del 18 novembre 2015, del 4 dicembre 2015 e del 14 marzo 2016.

(17) Con lettera del 18 novembre 2016, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito alcuni elementi di risposta richiesti con lettere del 20 dicembre 2016, del 15 febbraio 2017, dell'11 luglio 2017 e del 20 luglio 2017.

(18) Con lettera del 29 marzo 2017, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito elementi di risposta con lettera del 18 agosto 2017.

(19) Con lettera del 19 maggio 2017, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito elementi di risposta con lettera del 18 agosto 2017 e del 15 novembre 2017.

(20) Con lettera del 18 agosto 2017, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito elementi di risposta con lettera del 16 aprile 2018.

(21) Con lettera del 5 dicembre 2017, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito elementi di risposta con lettera del 16 febbraio 2018.

(22) Con lettera del 9 aprile 2019, Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire ulteriori informazioni. Le autorità francesi hanno fornito elementi di risposta con lettera del 21 giugno 2019.

2. **AEROPORTO DI LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ**

(23) L'aeroporto di La Rochelle - Île de Ré è un aeroporto situato a La Rochelle, nel dipartimento della Charente-Maritime, in Francia, a 5 km, a nord-ovest, dalla città di La Rochelle e a 2 km dal ponte dell'Île de Ré. Questo aeroporto è aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale,

([7]) Decisione (UE) 2016/1698 della Commissione, del 20 febbraio 2014, relativa alle misure SA 22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) cui le autorità francesi hanno dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 260 del 27.9.2016, pag. 1).

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

([9]) GU C 113 del 10.8.2012, pag. 30.

(24) Nel 1936 lo Stato francese, la città di La Rochelle e la CCI decidono di costruire un aeroporto. Tale decisione s'inseriva nel quadro di quanto consentito dalla modifica della legge sulle camere di commercio del 9 aprile 1898, avvenuta con la legge del 20 giugno 1933. La legge relativa alle Camere di commercio del 9 aprile 1898 specificava inizialmente che «le Camere di commercio e industria possono essere dichiarate concessionarie di opere pubbliche o incaricate di servizi pubblici, in particolare di quelli riguardanti i porti marittimi o le vie navigabili» e la legge del 20 giugno 1933 ha incluso anche gli aeroporti. L'aerodromo è stato aperto nel 1939.

(25) La pista principale dell'aeroporto è lunga 2 255 metri e larga 45 metri. La capacità annuale teorica dell'aeroporto è stimata dalle autorità francesi in un massimo di 700 000 passeggeri.

(26) L'aeroporto è gestito dalla CCI che ne è anche proprietaria. Il «servizio aeroportuale» («servizio aeroportuale» o «CCI-aeroporto») è oggetto di una contabilità separata rispetto al servizio generale della CCI («CCI-servizio generale») ([10]).

(27) Il traffico passeggeri dell'aeroporto di La Rochelle degli ultimi anni è sintetizzato nella tabella 3. Secondo il punto 15 degli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali del 2005 ([11]) («orientamenti del 2005»), l'aeroporto di La Rochelle è un aeroporto di categoria D, ossia un «piccolo aeroporto regionale».

(28) Nel periodo in esame, l'aeroporto è stato utilizzato principalmente dalle compagnie aeree a basso costo, ossia Ryanair, Airlinair (denominata Hop dal 2013), Flybe, easyJet, Jet2 e Buzz. I collegamenti sono operati su base annuale o stagionale o, nel caso delle compagnie aeree charter, su base più occasionale. L'aeroporto è aperto anche ai voli da diporto, militari e per servizi ufficiali.

(29) Secondo le autorità francesi, i collegamenti operati nel periodo oggetto del procedimento di indagine formale sono stati gestiti come segue:

Tabella 1

Traffico aereo operato all'aeroporto di La Rochelle nel periodo 2001-2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Movimenti commerciali		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
di cui	collegamenti di linea	*3 200* [4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	altri	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Movimenti di aeromobili da diporto e d'affari		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
di cui	aeromobili privati e di aeroclub	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	aeromobili di aeroclub	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Movimenti di aeromobili militari e in servizio ufficiale		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Altri (di cui lavoro aereo)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Totale dei movimenti		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) Il «CCI-servizio generale» è responsabile per le altre attività della CCI, quali la rappresentanza degli interessi delle imprese della regione di La Rochelle e la prestazione di servizi per le imprese: assistenza alla creazione, allo sviluppo e al trasferimento di un'impresa, formazione iniziale e continua.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Traffico passeggeri collegamenti di linea	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
di cui La Rochelle-Parigi	*23 312* [5]	*9 132* [6]	*18 785*			
di cui La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
di cui La Rochelle-Londra	*25 227* [4]	*54 544*	*51 448* [8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
di cui La Rochelle-Southampton				*17 335* [9]	*17 328*	*16 290*
di cui La Rochelle-Birmingham					*19 286* [11]	*12 229*
di cui La Rochelle-Dublino						*22 357* [12]
di cui La Rochelle-Bristol						*12 943* [13]
di cui La Rochelle-Lione	*4 313*	*2 364*		*2 185* [10]	*9 871*	*14 951*
di cui La Rochelle-Bordeaux		*36* [7]				
Altri passeggeri commerciali	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
di cui domestici	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internazionali	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Totale passeggeri imbarcati o sbarcati	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
di cui passeggeri in transito conteggiati una volta	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Traffico cargo	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fonte: autorità francesi.

Apertura di collegamenti di linea:

(4) apertura collegamento La Rochelle-Londra il 5 aprile 2001;

(5) apertura collegamento La Rochelle-Parigi il 1°ottobre 2001;

(6) ripreso collegamento La Rochelle-Parigi operato da Air Jet il 15 luglio 2002 e poi da Air Atlantique a maggio 2003, sospeso il 31 dicembre 2004;

(7) apertura collegamento La Rochelle-Bordeaux operato da Air Jet dal 15 luglio al 19 agosto 2002;

(8) interruzione del collegamento La Rochelle-Londra a aprile 2003 (acquisto di Buzz da Ryanair);

(9) apertura collegamento La Rochelle-Southampton operato da Flybe il 24 giugno 2004;

(10) apertura collegamento La Rochelle-Lione (via Poitiers) operato da Airlinair il 14 ottobre 2004;

(11) apertura collegamento La Rochelle-Birmingham operato da Flybe il 27 marzo 2005;

(12) apertura collegamento La Rochelle-Dublino operato da Ryanair il 29 aprile 2006;

(13) apertura collegamento La Rochelle-Bristol operato da easyJet il 21 luglio 2006.

Tabella 2

Traffico aereo operato all'aeroporto di La Rochelle nel periodo 2007-2011

		2007	2008	2009	2010	2011
Movimenti commerciali		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
di cui	collegamenti di linea	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	altri	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Movimenti di aeromobili da diporto e d'affari		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
di cui	aeromobili privati e di aeroclub	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	aeromobili di aeroclub	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Movimenti di aeromobili militari e in servizio ufficiale		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Altri (di cui lavoro aereo)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Totale dei movimenti		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Traffico passeggeri collegamenti di linea		***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
di cui La Rochelle-Lione		*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
di cui La Rochelle-Londra (Stansted)		*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
di cui La Rochelle-Birmingham		*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
di cui La Rochelle-Southampton		*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
di cui La Rochelle-Dublino		*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
di cui La Rochelle-Bristol		*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
di cui La Rochelle-Manchester [1]		*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
di cui La Rochelle-Londra (Gatwick) [2]		*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
di cui La Rochelle-Glasgow [3]			*2 692*	*1 516*	*1 537*	
di cui La Rochelle-Edimburgo [4]			*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
di cui La Rochelle-Leeds Bradford [5]			*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
di cui La Rochelle-Cork [6]			*1 815*	*2 881*	*2 584*	
di cui La Rochelle-Bruxelles [7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
di cui La Rochelle-Nizza [8]				*205*		
di cui La Rochelle-Cork [9]					*10 366*	*10 392*
di cui La Rochelle-Oslo [10]					*12 459*	*13 677*
di cui La Rochelle-Porto [11]						*17 167*
di cui La Rochelle-Parigi [12]						*6 490*
Altri passeggeri commerciali		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Totale passeggeri imbarcati o sbarcati		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
di cui passeggeri in transito conteggiati una volta		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Traffico cargo		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fonte: autorità francesi.

Apertura di collegamenti di linea:

(1) La Rochelle - Manchester operato dalla compagnia Flybe il 22 maggio 2007

(2) La Rochelle - Londra-Gatwick operato dalla compagnia easyJet il 14 luglio 2007

(3) La Rochelle - Glasgow operato dalla compagnia easyJet il 3 maggio 2008

(4) La Rochelle - Edimburgo operato dalla compagnia Jet 2 il 17 maggio 2008

(5) La Rochelle - Leeds Bradford operato dalla compagnia Jet 2 il 24 maggio 2008

(6) La Rochelle - Cork operato dalla compagnia Aer Arann il 24 maggio 2008

(7) La Rochelle - Bruxelles operato dalla compagnia Ryanair il 5 giugno 2009

(8) La Rochelle - Nizza operato dalla compagnia Airlinair il 16 maggio 2009

(9) La Rochelle - Cork operato dalla compagnia Ryanair il 1er giugno 2010

(10) La Rochelle - Oslo operato dalla compagnia Ryanair il 2 aprile 2010

(11) La Rochelle - Porto operato dalla compagnia Ryanair il 28 marzo 2011

(12) La Rochelle - Parigi operato dalla compagnia Airlinair l'8 aprile 2011

(30) La tabella 3 seguente riporta il totale dei passeggeri che hanno utilizzato l'aeroporto nel periodo 2000-2012 in arrivo e in partenza.

Tabella 3

Traffico e movimenti dell'aeroporto di La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passeggeri dei collegamenti di linea	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Altri passeggeri commerciali	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Movimenti commerciali	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Movimenti non commerciali	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Movimenti totali	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Cargo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: autorità francesi e, per i dati del 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile- de-re* (i dati del 2012 riguardano tutto il traffico passeggeri).

3. **DESCRIZIONE DELLE MISURE**

(31) Le misure oggetto del procedimento d'indagine formale riguardano:

— i contributi finanziari di vari soggetti e autorità pubbliche versati al gestore aeroportuale dal 2001 fino all'8 febbraio 2012, data di avvio del procedimento di indagine formale;

— i vari contratti stipulati dal gestore aeroportuale con le compagnie aeree dal 2001 fino all'8 febbraio 2012, data di avvio del procedimento di indagine formale.

3.1. **Misure a favore dell'aeroporto**

3.1.1. *Finanziamento della gestione*

3.1.1.1. Sovvenzioni dei compiti di competenza dello Stato

(32) Tra il 2001 e il 2011, le autorità pubbliche hanno sostenuto i costi di diversi compiti di competenza dello Stato nel settore della sicurezza e protezione, svolti dall'aeroporto La Rochelle (cfr. la tabella 4). Questi finanziamenti rientrano nell'ambito di applicazione del procedimento di indagine formale.

(33) Secondo le autorità francesi, tali finanziamenti coprono i costi dei compiti di competenza dello Stato la cui esecuzione spetta ai gestori aeroportuali e il cui finanziamento spetta allo Stato. Rientrano nel sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato svolti negli aeroporti francesi, stabilito dalla legislazione nazionale. Tale sistema si basa su un prelievo fiscale, la tassa aeroportuale, e su una misura integrativa. La cronologia, le modalità di queste misure e l'ambito dei compiti che esse finanziano sono illustrati in dettaglio in recenti decisioni della Commissione ([12]). La Commissione desidera tuttavia rammentare i seguenti elementi necessari all'esame delle misure oggetto della presente decisione.

(34) Le attività di sicurezza e protezione degli aeroporti sono affidati per legge ai gestori aeroportuali ([13]), i quali intraprendono le azioni necessarie in applicazione degli atti legislativi europei e nazionali e pagano le spese corrispondenti. I gestori sono in seguito rimborsati mediante i trasferimenti della tassa aeroportuale, che è una tassa il cui gettito può essere utilizzato soltanto per finanziare alcune spese di interesse generale riguardanti la sicurezza e la protezione.

(35) I principi di funzionamento di questo sistema e le categorie di costi che possono essere sostenuti sono fissati in modo dettagliato in due atti di riferimento ([14]). La tassa aeroportuale viene riscossa da soggetti pubblici o privati che gestiscono gli aerodromi, che nell'ultimo anno civile noto hanno registrato un traffico in arrivo o in partenza di oltre 5 000 unità di traffico (UDT = un passeggero o 100 kg di posta o merci).

(36) L'articolo 1609 quatervicies del codice generale delle imposte francese prevede che «il gettito della tassa [sia] destinato a ciascun aerodromo per finanziare i servizi antincendio e di soccorso, le azioni di contrasto al pericolo rappresentato dalla fauna selvatica, la sicurezza e le misure realizzate nell'ambito dei controlli ambientali. Esso contribuisce, in una proporzione fissata annualmente per decreto, al finanziamento delle apparecchiature di controllo automatizzato alle frontiere mediante identificazione biometrica installate negli aeroporti. L'importo della tassa dipende dal fabbisogno di finanziamento di ciascun aerodromo, risultante in particolare dalla prestazione di servizi in applicazione della normativa vigente e dall'andamento previsionale dei dati relativi al traffico, ai costi e agli altri oneri del gestore.»

([12]) Cfr. in particolare in tal senso i considerando da 32 a 43 della decisione (UE) 2016/633 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.33961 cui le autorità francesi hanno dato esecuzione in favore della camera di commercio e industria di Nîmes - Uzès - Le Vigan, di Veolia Transport Aéroport de Nîmes, di Ryanair Limited e di Airport Marketing Services Limited (GU L 113 del 27.4.2016, pag. 32), («la decisione relativa all'aeroporto di Nîmes»). Cfr. anche i considerando da 98 a 108 della decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di stato SA.22614 (C 53/07) cui le autorità francesi hanno dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109).

([13]) Articoli L.6332-3 e L.6341-2 del codice dei trasporti.

([14]) Articolo 1609 quatervicies del codice generale delle imposte relativo alla tassa aeroportuale e ordinanza interministeriale del 30 dicembre 2009 relativa alle modalità di dichiarazione dei gestori degli aeroporti per la determinazione dell'importo della tassa aeroportuale per i passeggeri.

(37) L'importo della tassa aeroportuale è quindi fissata annualmente, per ciascun aeroporto, in base ai costi di sicurezza e protezione che dovranno essere sostenuti. I gestori degli aeroporti redigono a tal fine una dichiarazione annuale dei costi e dei volumi di traffico e la trasmettono alle direzioni locali per la sicurezza dell'aviazione civile, che la controllano e la convalidano in base alla normativa vigente. Il calcolo dell'importo è effettuato dall'amministrazione centrale della direzione generale dell'aviazione civile, che verifica nuovamente tutti i dati dichiarati e tiene conto dei risultati cumulativi degli anni precedenti. Le tariffe sono poi oggetto di un decreto interministeriale, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale.

(38) Occorre precisare che l'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese prevede che i dati dichiarati dai gestori aeroportuali possano essere sottoposti al controllo dei servizi della direzione generale dell'aviazione civile.

(39) Le regole relative alla gestione di queste operazioni sono state enunciate in una guida-circolare e, a partire dal 2010, nell'ordinanza del 30 dicembre 2009 relativa alle procedure di dichiarazione dei gestori aeroportuali per la determinazione dell'importo della tassa aeroportuale per i passeggeri. Tali regole si applicano allo stesso modo a tutti gli aeroporti francesi.

(40) Oltre alla tassa aeroportuale, il gestore dell'aeroporto di La Rochelle ha ricevuto sovvenzioni dallo Stato provenienti dal Fondo d'intervento per gli aeroporti e i trasporti aerei («FIATA»). Il Fondo FIATA aveva lo scopo di integrare il gettito della tassa aeroportuale, spesso insufficiente per gli aeroporti a basso traffico impossibilitati a fissare tasse aeroportuali troppo alte per i loro utenti. Dal 2008 lo Stato ha sostituito questo sistema con una maggiorazione della tassa aeroportuale, fissando quindi la tassa a un livello superiore a quanto necessario per coprire i costi delle attività di sicurezza e di protezione in alcuni aeroporti. L'eccedenza così generata è ridistribuita agli aeroporti più piccoli per integrare il gettito della tassa aeroportuale.

(41) In applicazione del quadro normativo di cui sopra, le autorità francesi hanno presentato alla Commissione un elenco di tutte le sovvenzioni concesse all'aeroporto di La Rochelle provenienti da risorse pubbliche in relazione ai compiti di competenza dello Stato svolti dall'aeroporto. Queste sovvenzioni sono presentate nella tabella 4:

Tabella 4

Costi relativi a compiti di competenza dello Stato (sicurezza e protezione) e sovvenzioni versate all'aeroporto a copertura delle spese per tali compiti

Natura della sovvenzione (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
	TRAFFICO												
Traffico passeggeri (partenza)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	COSTI DELLA PROTEZIONE												
Servizi di protezione e azioni di contrasto degli incendi degli aeromobili e del rischio rappresentato dalla fauna selvatica	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
(I) Subtotale protezione	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	COSTI DELLA SICUREZZA												
c — Sistemi e dispositivi d'ispezione e controllo dei bagagli da stiva	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d- Controllo dell'accesso comune alla zona riservata ai locali	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e- Ispezione e controllo delle persone e dei bagaglio a mano	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
(II) Subtotale sicurezza (c+d+e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	COSTI TOTALI PER LA SICUREZZA E LA PROTEZIONE												
Totale costi per la sicurezza/protezione (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Spese generali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Diritti relativi alla sicurezza e protezione del gestore dell'aerodromo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	**11 082**
(A) Totale costi	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	TASSA AEROPORTUALE												
Aliquota per passeggero	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Natura della sovvenzione (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
Costo per passeggero	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Aliquota cargo	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	RISORSE												
Gettito della tassa	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Gettito ottenuto dall'aumento della tassa dal 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Sovvenzioni erogate dagli enti locali	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Altre risorse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Sovvenzioni agli aeroporti (ex FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	**2 739 599**
(B) Totale risorse	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	BILANCI												
Bilancio annuale attività di competenza dello Stato (B- A)	**75 444**	**35 489**	**- 132 821**	**- 304 682**	**196 055**	**203 171**	**- 214 390**	**- 487 611**	**- 53 745**	**- 58 664**	**489 414**	**- 935 430**	**- 1 187 770**
Bilancio cumulativo	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	**- 3 239 418**
Spese finanziarie	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Tasso di sconto	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Bilancio pluriennale compiti di competenza dello Stato (saldi cumulativi aggiornati)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**- 302 739**	**- 119 127**	**79 994**	**- 131 356**	**- 624 615**	**- 704 906**	**- 789 299**	**- 721 173**	**- 255 558**	**- 3 348 689**

Fonte: autorità francesi.

3.1.1.2. Presunta sottofatturazione dei servizi forniti dalla CCI - servizio generale all'aeroporto di La Rochelle

(42) La CCI - servizio generale presta servizi comuni ai suoi vari settori, compreso quello aeroportuale, in particolare servizi di contabilità, informatici e connessi alle risorse umane. La tabella 5 mostra i servizi fatturati dalla CCI all'aeroporto di La Rochelle.

Tabella 5

Importi fatturati dalla CCI-servizio generale al settore aeroportuale nel periodo in esame

	Amministrazione generale	Comunicazione	Risorse umane	Contabilità	Tecnologie dell'informazione	Studio/progetto	Costi	Contributi fatturati
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Fonte: autorità francesi.

(43) Le autorità francesi hanno precisato quanto segue in merito ai servizi prestati dalla CCI all'aeroporto di La Rochelle:

— i costi dell'amministrazione generale sono suddivisi in funzione di due sottoservizi, ossia il costo del sottoservizio «rappresentanti eletti», calcolato in base al numero di ordini del giorno trattati, e il costo del servizio «gestione generale», calcolato in base al tempo impiegato dal direttore per ogni servizio;

— per quanto riguarda i servizi comunicazione, la CCI-aeroporto non dispone di un tale servizio e si avvale di quello della CCI-servizio generale. Alla fine dell'anno, il costo dei servizi comunicazione è calcolato in base al tempo impiegato e ai costi sostenuti per ogni servizio e azione;

— il costo dei servizi risorse umane dipende dal numero di buste paga prodotte;

— per quanto riguarda i servizi contabilità, è effettuata un'analisi del numero di registrazioni contabili e il costo del servizio viene ripartito su base proporzionale rispetto a tali scritture;

— il costo del servizio informatico è calcolato in base alla ripartizione per postazione di lavoro;

— per quanto riguarda l'ufficio studi e progetti, il criterio più pertinente per misurare il costo è il tempo dedicato a un progetto e/o a un incarico.

(44) Le autorità francesi hanno inoltre precisato che gli importi fatturati rappresentano somme forfettarie per il periodo 2001-2005. Nel 2006 è stato adottato il primo criterio di assegnazione e nel periodo 2007-2012 tali criteri sono stati perfezionati. Si noti che un criterio di assegnazione è un processo di suddivisione, una proporzione o percentuale fissa applicata in base alla natura del costo indiretto per determinare la quota attribuibile a determinato centro (e/o servizio) dell'attività. La creazione di criteri di destinazione si basa sul presupposto che esista una proporzionalità tra il costo e il servizio fornito. I criteri di destinazione riportati nella tabella 5 si basano su sei diversi parametri a seconda dei servizi forniti all'aeroporto da CCI-servizio generale. I criteri di destinazione si basano su ipotesi, indipendentemente dal settore in cui sono stabiliti. Pertanto, a meno che non si dimostri una totale mancanza di realismo o si rilevino gravi errori nella scelta delle funzioni e delle tecniche di calcolo dei criteri, nel caso di specie non si può ritenere che tali criteri non siano corretti o siano sottovalutati. Le autorità francesi confermano che i criteri su cui si basa la destinazione sono oggettivi e pertinenti.

(45) Infine le autorità francesi hanno precisato gli importi fatturati e l'andamento del traffico passeggeri tra il 2001 e il 2012:

— tra il 2001 e il 2005 è stato fatturato un totale di 433 160 EUR. In tale periodo, il traffico è aumentato, ma la media annuale è rimasta inferiore a 100 000 passeggeri;

— nel 2006 è stato fatturato un totale di 162 000 EUR. In quell'anno, l'attività dell'aeroporto è ha registrato un fortissimo aumento con 180 890 passeggeri, più del 42% rispetto al 2005;

— tra il 2007 e il 2012 è stato fatturato un totale di 433 160 EUR. Nel 2007 il traffico passeggeri ha superato la soglia delle 200 000 unità.

3.1.1.3. Presunta sovrafatturazione dei servizi forniti dalla CCI all'aeroporto di Rochefort/Saint-Agnant

(46) Tra il 1° gennaio 2002 e il 30 giugno 2006, la gestione e l'esercizio dell'aeroporto di Rochefort/Saint-Agnant («aeroporto di Rochefort») sono stati garantiti dal direttore dell'aeroporto di La Rochelle e da una segretaria in base a un contratto di servizi stipulato in collaborazione con la Camera di commercio e dell'industria di Rochefort ([15]). La CCI di La Rochelle è stata selezionata per la gestione dell'aeroporto di Rochefort a seguito di una procedura di gara indetta l'11 luglio 2001.

(47) L'appalto di prestazione di servizi riguardava la gestione e l'esercizio dell'aeroporto di Rochefort e comprendeva, in particolare, servizi di amministrazione generale, servizi di lavori o di acquisizione di infrastrutture e prestazione di servizi agli utenti.

(48) Per l'intera durata della convenzione (2002-2006), il costo complessivo di questa prestazione di servizi è stato di 991 235 EUR ([16]). La CCI La Rochelle ha ricevuto 293 264 EUR a titolo di tale prestazione.

([15]) Detti servizi sono stati forniti in base a un contratto stipulato tra un consorzio composto dalla CCI di Rochefort e dalla CCI di La Rochelle da un lato, e dal Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort, dall'altro.

([16]) Tabella 21 della relazione CRC.

3.1.1.4. Anticipi rimborsabili concessi dalla CCI-servizio generale

Tabella 6

Ripartizione degli anticipi rimborsabili nel periodo 2001-2012

(in EUR)

Anno	Anticipi
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
TOTALE 2001-2012	**7 061 199**

Fonte: autorità francesi.

(49) Nel periodo 2001-2012, la CCI-servizio generale ha erogato all'aeroporto anticipi rimborsabili per un importo cumulativo di 7 061 199 EUR, senza che su di essi fosse pretesa alcuna remunerazione del capitale. Secondo la Francia, si tratta di prestiti concessi all'aeroporto, soggetti ad obbligo di rimborso. Tali somme sono iscritte a bilancio come attività della CCI-servizio generale e come passività dell'aeroporto; la CCI dispone inoltre di una garanzia di recupero costituita sul patrimonio immobiliare dell'aeroporto.

(50) Le autorità francesi hanno precisato che l'obiettivo di questi anticipi rimborsabili era da un lato fornire all'aeroporto la liquidità necessaria per l'avvio di progetti di investimento infrastrutturali e dall'altro pareggiare il bilancio, e pertanto coprire, temporaneamente trattandosi di anticipo, il deficit d'esercizio dell'aeroporto.

3.1.1.5. Contributi finanziari degli enti locali per le attività promozionali realizzate dall'aeroporto di La Rochelle.

(51) La CCI ha ricevuto sovvenzioni dalla regione Poitou-Charentes, dal dipartimento della Charente-Maritime e dalla Communauté d'Agglomération di La Rochelle destinate a contribuire alle attività promozionali realizzate dall'aeroporto di La Rochelle. La tabella 7 offre una sintesi di tali sovvenzioni.

Tabella 7

Contributi finanziari previsti ed effettivamente versati dagli enti locali come contributo alle attività promozionali dell'aeroporto di La Rochelle

(in EUR)

Contributi finanziari previsti	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Dipartimento della Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération di La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regione Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTALE			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Contributi finanziari effettivamente versati	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Dipartimento della Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération di La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regione Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTALE			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Fonte: autorità francesi.

[1] Secondo le informazioni fornite dalle autorità francesi, tra il 2007 e il 2009 non è stato versato alcun contributo finanziario alle attività di promozione dell'aeroporto di La Rochelle.

(52) Questi contributi sono stati erogati nell'ambito di convenzioni tra la CCI, da un lato, e il dipartimento della Charente-Maritime, la Communauté d'Agglomération di La Rochelle e la regione Poitou-Charentes, dall'altro.

(53) Le autorità francesi sono state in grado di fornire alla Commissione solo due convenzioni concluse nel 2010 con il dipartimento della Charente-Maritime, da un lato, e la Communauté d'Agglomération di La Rochelle, dall'altro ([17]).

(54) Ciascuna di queste due convenzioni del 2010 prevede che il dipartimento della Charente-Maritime e la Communauté d'Agglomération di La Rochelle si impegnino a finanziare una parte delle «attività promozionali che la CCI intende intraprendere presso la clientela turistica straniera e in particolare sui mercati di Londra, Dublino, Oslo e Bruxelles, poiché alcuni collegamenti aerei sono operati su queste città ([18])». Tali convenzioni tuttavia non specificano né il tipo di attività promozionali che la CCI avrebbe dovuto intraprendere né i fornitori dei servizi promozionali. In particolare esse non menzionano il fatto che i servizi promozionali sarebbero stati forniti dalle compagnie aeree o da loro filiali.

3.1.2. *Sovvenzioni agli investimenti*

(55) Nel periodo 2001-2005, diverse enti locali e il Fondo europeo di sviluppo regionale («FESR») hanno concesso sovvenzioni all'aeroporto di La Rochelle (le «sovvenzioni agli investimenti») per finanziare vari investimenti per un importo totale di circa 3 milioni di EUR (cfr. tabella 8):

— il Consiglio generale della Charente-Maritime ha concesso all'aeroporto una «dotazione d'investimento» di 46 000 EUR nel 2001 e di 744 000 EUR nel 2005;

— il Consiglio regionale del Poitou-Charentes ha concesso all'aeroporto una «dotazione d'investimento» di 744 000 EUR nel 2005;

— la Communauté d'Agglomération di La Rochelle ha concesso all'aeroporto una «dotazione d'investimento» di 967 000 EUR nel 2005;

— il FESR ha concesso all'aeroporto una sovvenzione di 485 000 EUR nel 2005.

(56) Queste varie sovvenzioni hanno finanziato diverse misure di investimento, tra cui:

— la costruzione di una nuova sala imbarchi e arrivi;

— il rafforzamento, l'allungamento e l'ampliamento della pista;

— il rafforzamento e l'allargamento della pista di rullaggio;

— il rafforzamento e l'ampliamento del parcheggio degli aerei;

— la creazione di un bacino di decantazione per adeguare l'aeroporto alle norme in materia di acque.

(57) Le autorità francesi hanno inoltre precisato che gli investimenti erano destinati a garantire in particolare la sicurezza degli aeromobili comunemente utilizzati dalle compagnie aeree europee (B737, A320), aumentando la larghezza della pista a 45 metri (essendo La Rochelle uno dei pochi aeroporti commerciali con una pista larga 30 metri), allungandola di 115 metri verso ovest (per compensare in parte l'effetto dello spostamento della soglia sulla distanza di atterraggio), e adattando le vie di rullaggio e i piazzali per consentire lo smaltimento del traffico in totale sicurezza. Inoltre alcuni investimenti hanno permesso di rendere l'aeroporto conforme agli obblighi di tutela ambientale (legge sulle acque).

(58) Le autorità francesi hanno precisato che l'aeroporto di La Rochelle non ha ricevuto alcuna sovvenzione per finanziare l'allestimento di un parcheggio a pagamento nel 2006 e il suo ampliamento nel 2008.

(59) La tabella 8 fornisce una panoramica delle misure di investimento che hanno dato luogo a sovvenzioni all'investimento.

(60) Le autorità francesi hanno specificato che la parte degli investimenti non coperta dalle sovvenzioni è stata finanziata dalla CCI, proprietaria e gestore dell'aeroporto.

([17]) Queste convenzioni sono state trasmesse alla Commissione il 4 giugno 2012.

([18]) Presentazione preliminare delle convenzioni tra la CCI e il dipartimento della Charente-Maritime e la Communauté d'Agglomération di La Rochelle, firmati rispettivamente il 29 giugno 2010 e il 16 luglio 2010.

Tabella 8

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

(in EUR)

Natura dell'investimento	Costo totale dell'investimento	Data di concessione della sovvenzione	Ente pubblico erogatore	Importo della sovvenzione
Ristrutturazione e ammodernamento (compresa la pista di atterraggio)	5 876 000	4.1.2001	Consiglio generale	46 000
		2.12.2005	FESR	485 000
		29.10.2004	Consiglio generale	744 000
		14.3.2005	Consiglio regionale	744 000
		23.3.2005	Communauté d'Agglomération	967 000
TOTALE				2 986 000

Fonte: autorità francesi.

3.2. **Misure a favore delle compagnie aeree**

3.2.1. *Precisioni sui diritti aeroportuali*

(61) Secondo la Francia, l'insieme dei servizi aeroportuali forniti dal gestore dell'aeroporto ai diversi utenti è prestato in base alle disposizioni del suo tariffario aeroportuale. Ogni proposta tariffale è sottoposta al parere della commissione consultiva economica («Cocoeco»), che consente di consultare gli utenti della piattaforma aeroportuale sulle tariffe in vigore (compagnie aeree, sindacati professionali, imprese che svolgono operazioni aeree, associazioni). Pertanto, secondo la Francia, l'aumento del tasso dei diritti extra aeronautici è presentato alla Cocoeco ogni anno. Ogni proposta tariffale del gestore è notificata anche al prefetto di dipartimento prima della sua applicazione, accompagnata dal parere della Cocoeco.

(62) Le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione i tariffari dei servizi aeroportuali in vigore tra il 2001 e il 2013 unitamente a tutti i pareri della Cocoeco per gli anni dal 2001 al 2013, ad eccezione del 2005 (poiché la Cocoeco quell'anno non si è riunita).

(63) Le autorità francesi hanno indicato inoltre che i dritti per la segnaletica luminosa sono pagati in funzione dell'applicazione del regolamento dell'aviazione civile nei casi di movimento notturno degli aeromobili, di condizioni di scarsa visibilità (in questo caso l'autorità competente per decidere dell'obbligo di accensione della segnaletica luminosa è il servizio di navigazione aerea) o di richiesta del pilota. Gli elementi relativi all'utilizzo o meno della segnaletica luminosa durante il movimento dell'aeromobile che permettono al gestore l'emissione di fatture nei confronti della compagnia sono forniti, secondo le autorità francesi, dal servizio di navigazione aerea di La Rochelle.

(64) Secondo la Francia, l'aeroporto riscuote i seguenti diritti extra aeronautici: i) diritti demaniali (parte fissa e parte variabile in base al fatturato prodotto) per le seguenti attività: autoparcheggi, società di noleggio auto, hangar per aeromobili, ristoranti, negozi, pubblicità, e ii) servizi vari per conto terzi.

3.2.2. *Contratti stipulati con le compagnie aeree*

(65) La Commissione ha esaminato i contratti relativi ai servizi resi dall'aeroporto a favore dell'attività aeronautica delle compagnie aeree («i contratti di servizi aeroportuali») e i contratti relativi ai servizi di marketing resi dalle compagnie aeree a favore dell'aeroporto («i contratti di marketing»), stipulati tra la CCI e le compagnie aeree nel periodo tra il 2001 e l'avvio del procedimento di indagine formale l'8 febbraio 2012.

(66) La Commissione ha esaminato i contratti relativi ai diritti aeroportuali e/o i contratti di marketing stipulati tra la CCI e le compagnie aeree seguenti: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz e easyJet.

3.2.2.1. Contratti stipulati con Ryanair/AMS

(67) Secondo la Francia, i contratti conclusi tra la CCI e Ryanair/AMS nel periodo in esame sono i seguenti:

Tabella 9

Elenco dei contratti stipulati tra la CCI e Ryanair/AMS

N.	Contratti	Data della firma	Periodo di validità del contratto
1	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contratto di marketing CCI- Ryanair (Gran Bretagna e altro)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contratto di marketing CCI- Ryanair (Gran Bretagna e altro)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contratto 1 di marketing CCI- AMS (Gran Bretagna)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Contratto 2 di marketing CCI-AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Contratto 1 di servizi aeroportuali CCI-Ryanair (Gran Bretagna)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contratto 2 di servizi aeroportuali CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Clausola aggiuntiva al contratto di marketing CCI -AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Clausola aggiuntiva al contratto di marketing CCI -AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contratto 1 di marketing CCI- AMS (Gran Bretagna)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contratto 2 di marketing CCI-AMS (Belgio)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contratto 3 di marketing CCI -AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Clausola aggiuntiva al contratto di marketing CCI -AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Clausola aggiuntiva 1 al contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contratto di marketing CCI -AMS	25.02.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Clausola aggiuntiva 1 al contratto di marketing CCI -AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Clausola aggiuntiva 2 al contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

N.	Contratti	Data della firma	Periodo di validità del contratto
M	Clausola aggiuntiva 2 al contratto di marketing CCI -AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Clausola aggiuntiva 3 al contratto di marketing CCI -AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Contratti di servizi aeroportuali conclusi tra la CCI e Ryanair

(68) Come indicato nella tabella 9, la CCI e Ryanair hanno concluso diversi contratti che fissano i diritti aeroportuali e le tariffe dei servizi di assistenza a terra durante il periodo in esame.

(69) Per tutti i contratti di servizi aeroportuali trattati nella presente sezione, le autorità francesi hanno indicato che:

— le aliquote relative ai diritti aeronautici contenute in detti contratti sono quelle su cui si è pronunciata la Cocoeco e sono valide per tutte le compagnie aeree;

— ad eccezione del rifornimento di carburante, la CCI non fornisce altri servizi di assistenza a terra;

— i diritti per la segnaletica luminosa non sono stati calcolati per Ryanair perché la compagnia opera solo voli diurni e l'uso di tale segnalazione non sarebbe pertanto giustificata.

(70) Emerge quindi dall'esame di detti contratti che i diritti aeronautici applicati a Ryanair in ciascuno di essi corrispondono effettivamente al listino generale approvato dalla Cocoeco.

— *Contratto 1: contratto del 10 dicembre 2003*

(71) Questo primo contratto, firmato il 10 dicembre 2003 tra la CCI e Ryanair, con effetto retroattivo al 1º maggio 2003 per un periodo di 3 anni, stabilisce l'importo dei diritti aeroportuali applicabili a Ryanair. In esso la compagnia aerea si impegna a garantire un collegamento quotidiano tra l'aeroporto di La Rochelle e Londra Stansted e ad aprire potenzialmente uno o più collegamenti per Bruxelles-Charleroi, Francoforte-Hahn o qualsiasi altro aeroporto, nella misura in cui tali collegamenti permettono che Ryanair garantisca un minimo di 340 giorni operativi all'anno dall'aeroporto di La Rochelle per ogni anno del contratto.

(72) Il contratto 1 del 10 dicembre 2003 prevede inoltre il pagamento da parte di Ryanair di un diritto per i servizi di assistenza a terra previsti all'articolo 2b del contratto, di [...] EUR per BAe 146-300, di […] EUR per Boeing 737-300 e di […] EUR per Boeing 737-800. Nella loro risposta del 30 agosto 2011, le autorità francesi hanno innanzitutto sostenuto che, ad eccezione del rifornimento di carburante, la CCI «non presta nessun altro servizio di assistenza a terra» e che «per l'assistenza a terra gli utenti si accordano direttamente con un terzo privato». Nella loro risposta del 12 aprile 2012, le autorità francesi hanno poi affermato che la CCI è intervenuta solo a titolo d'intermediario tra Ryanair e Atlantica, la società che presta i servizi a terra. Secondo la CCI, il contratto di servizi aeroportuali del 10 dicembre 2003 stipulato con Ryanair semplicemente indicava il listino fissato da Atlantica. Le autorità francesi e la CCI affermano che dopo il 2007 la Ryanair ha trattato direttamente con Atlantica. Tale responsabilità è stata infatti trasferita ad Atlantica in virtù del contratto di «handling» del 1º febbraio 2007, che ha mantenuto la tariffa stipulata nell'accordo precedente per i servizi di assistenza a terra applicabili agli aeromobili Boeing 737-800 di Ryanair.

— *Contratto 2: contratto del 1º maggio 2006*

(73) Questo contratto è stato concluso tra la CCI e Ryanair il 1° maggio 2006 per un periodo di 3 anni. In esso Ryanair si impegna a operare un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted per un traffico pari almeno a 95 000 passeggeri all'anno.

— *Contratto 3: contratto del 1º maggio 2006*

(74) Questo contratto è stato concluso tra la CCI e Ryanair il 1° maggio 2006 per un periodo di 3 anni. In esso Ryanair si impegna a operare un collegamento tra La Rochelle e Dublino per un traffico pari almeno a 45 000 passeggeri all'anno.

— *Contratto 4: contratto del 1º febbraio 2007*

(75) Questo contratto, che sostituisce implicitamente il contratto 2, è stato concluso tra la CCI e Ryanair il 1º febbraio 2007, con scadenza il 30 aprile 2009. In esso Ryanair si impegna a garantire un collegamento quotidiano tra l'aeroporto di La Rochelle e Londra Stansted, ad aprire potenzialmente uno o più collegamenti per gli aeroporti di Bruxelles-Charleroi, Francoforte-Hahn o qualsiasi altro aeroporto, e a operare collegamenti almeno 340 giorni all'anno per ogni anno di contratto dall'aeroporto di La Rochelle. Dal 1º febbraio 2007, la società Atlantica presta servizi di assistenza a terra a Ryanair, in virtù del contratto di «handling» citato al considerando 71.

— *Contratto 5: contratto del 13 gennaio 2010*

(76) Questo contratto è stato concluso tra la CCI e Ryanair il 13 gennaio 2010 con effetto dal 1º maggio 2009 per un periodo di 3 anni. In esso Ryanair si impegna a garantire un collegamento quotidiano tra l'aeroporto di La Rochelle e Londra Stansted, Dublino e Bruxelles-Charleroi e ad aprire potenzialmente uno o più collegamenti per tutti gli aeroporti serviti da Ryanair stessa.

(77) Questo contratto è stato modificato mediante le due clausole aggiuntive precisate di seguito.

— *Contratto 6: clausola aggiuntiva n.1 del 1º febbraio 2010 ad integrazione del contratto 5 del 13 gennaio 2010*

(78) Tale clausola aggiuntiva al contratto 5 del 13 gennaio 2010, valida fino al 31 marzo 2013, precisa i collegamenti operati da Ryanair dall'aeroporto di La Rochelle, a partire dalla stagione estiva 2010, alle condizioni seguenti:

— Londra Stansted: traffico minimo pari a 53 000 passeggeri (in arrivo e in partenza) per anno intero;

— Dublino (solo stagione estiva): traffico minimo pari a 17 000 passeggeri (in arrivo e in partenza) per anno intero;

— Bruxelles-Charleroi (solo stagione estiva): traffico minimo pari a 17 000 passeggeri (in arrivo e in partenza) per anno intero;

— Oslo Rygge (solo stagione estiva): traffico minimo pari a 17 000 passeggeri (in arrivo e in partenza) per anno intero.

(79) Questa clausola aggiuntiva integra il contratto 5 del 13 gennaio 2010.

— *Contratto 7: clausola aggiuntiva n. 2 del 28 gennaio 2011 al contratto 5 del 13 gennaio 2010*

(80) Con questa clausola aggiuntiva al contratto 5 del 13 gennaio 2010, Ryanair si impegna a garantire un collegamento per Porto (solo nella stagione estiva) a partire dal 2011 con un traffico minimo pari a 17 000 passeggeri (in arrivo e in partenza) per anno intero.

b) Contratti di marketing conclusi tra la CCI e Ryanair/AMS

(81) Come indicato nella tabella 9, la CCI ha concluso anche varie convenzioni di marketing. Tra il 2003 e il 2006, tali convenzioni sono state concluse tra la CCI e Ryanair e, dal 2006, con la società AMS, controllata al 100 % da Ryanair.

— *Contratto A: contratto del 1° dicembre 2003 stipulato con Ryanair.*

(82) Il 1º dicembre 2003 la CCI e Ryanair hanno stipulato un contratto con applicazione retroattiva dal 1º maggio 2003 e valido fino al 31 dicembre 2003. Ryanair si impegna a operare quotidianamente, dal 1° maggio 2003, un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted e ad aprire potenzialmente uno o più collegamenti supplementari per Francoforte-Hahn, Bruxelles-Charleroi o un altro aeroporto, per almeno 340 giorni all'anno.

(83) Secondo i termini del contratto, Ryanair si impegna a inserire nel proprio sito web tre link a siti turistici legati alla regione di La Rochelle e a realizzare una campagna promozionale relativa ai sui collegamenti per l'aeroporto di La Rochelle.

(84) La CCI versa a Ryanair la somma di [...] EUR:

— EUR [...] alla firma del contratto;

— […] EUR alla presentazione di una sintesi delle azioni di marketing intraprese da Ryanair e del loro costo il cui minimo è fissato a […] EUR.

— *Contratto B: contratto del 3 giugno 2004 stipulato con Ryanair.*

(85) Il 3 giugno 2004 la CCI e Ryanair hanno concluso un contratto per il periodo dal 1º gennaio 2004 al 30 aprile 2006. Ryanair si impegna a operare quotidianamente, dal 1° gennaio 2004, un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted e ad aprire potenzialmente una o più rotte supplementari verso Francoforte-Hahn, Bruxelles-Charleroi o un altro aeroporto, per almeno 340 giorni all'anno. Ryanair si impegna inoltre a garantire un tasso di riempimento minimo dei suoi voli pari al 60%.

(86) Secondo tale contratto, Ryanair si impegna a inserire nel proprio sito web link a siti turistici relativi alla regione di La Rochelle.

(87) La CCI versa a Ryanair la somma di [...] EUR all'anno; tale somma è ridotta se Ryanair non raggiunge gli obiettivi di riempimento. In tal caso la somma è ricalcolata in proporzione al numero di passeggeri trasportati. I pagamenti sono effettuati trimestralmente e gli eventuali importi in eccesso sono compensati l'anno successivo.

(88) Alla Commissione non è stata fornita alcuna documentazione che attesti la somma precisa che la CCI ha versato a Ryanair nei due anni successivi.

— *Contratto C: contratto del 1º aprile 2006 stipulato con AMS relativo alla Gran Bretagna*

(89) Il 1º aprile 2006 la CCI e AMS hanno concluso un contratto con entrata in vigore il 1° maggio 2006, per un periodo di tre anni. Detto contratto è legato all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted con un minimo di 95 000 passeggeri all'anno.

(90) Secondo il contratto, AMS garantisce vari servizi di marketing sul sito www.ryanair.com a fronte di un pagamento di [...] EUR all'anno, ossia [...] EUR al mese:

— la presenza di un link al sito web indicato dalla CCI sulla pagina iniziale della versione inglese del sito web di Ryanair ([19]) per 56 giorni, per un valore di [...] EUR;

— la presenza di 4 paragrafi di 150 parole nella sezione «5 cose da fare» sulla pagina della destinazione La Rochelle del sito Ryanair, per un valore di [...] EUR;

— la presenza nella barra di stato della pagina corrispondente alla destinazione di La Rochelle nel sito di Ryanair di 2 link a siti web indicati dalla CCI;

— la presenza di un link al sito web indicato dalla CCI, per un valore di [...] EUR nella sezione «5 cose da fare» della pagina corrispondente alla destinazione di La Rochelle nel sito di Ryanair;

— l'invio di un'e-mail di promozione di La Rochelle agli abbonati britannici e irlandesi al sito di Ryanair, per un valore di [...] EUR.

(91) Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti. La CCI effettua i pagamenti per questi servizi mensilmente sulla base di fatture emesse da AMS.

— *Contratti D ed E: contratto del 1º aprile 2006 e relativa clausola aggiuntiva del 1º giugno 2007 stipulati con AMS relativi all'Irlanda.*

(92) Il 1º aprile 2006 la CCI e AMS concludono un contratto con entrata in vigore il 1º maggio 2006, per un periodo di tre anni. Detto contratto è legato all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Dublino con un minimo di 45 000 passeggeri all'anno.

(93) In base a questo contratto, AMS si impegna a far figurare sul sito web di Ryanair, www.ryanair.com, un link verso un sito web progettato dalla CCI, per 212 giorni all'anno, per un importo di [...] EUR all'anno, ossia [...] EUR al mese. Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti. La CCI effettua i pagamenti per questi servizi mensilmente sulla base di fatture emesse da AMS.

([19]) Libera traduzione della frase «the www.ryanair.com English language homepage» presente nel contratto.

(94) Il contratto D è stato modificato mediante clausola aggiuntiva del 1º giugno 2007 (contratto E) che ridefinisce i servizi di marketing per il 2007: AMS si impegna a far figurare sul sito web di Ryanair un link a un sito progettato dalla CCI per 45 giorni nel periodo giugno-settembre 2007 invece di 212 giorni all'anno, per un importo di [...] EUR.

— *Contratto F: contratto del 21 settembre 2007 stipulato con AMS relativo all'Inghilterra.*

(95) La CCI-aeroporto, il 21 settembre 2007, ha stipulato il contratto F riguardante i servizi di marketing sul sito web britannico di Ryanair. Tale clausola aggiuntiva al contratto C aggiunge ai servizi di marketing previsti nell'anzidetto contratto l'invio di 5 messaggi elettronici promozionali in più durante l'inverno 2007/2008 ai 255 000 inglesi iscritti alla mailing list di Ryanair. Questi servizi aggiuntivi sono remunerati [...] EUR.

— *Contratto G: contratto del 17 settembre 2009 stipulato con AMS relativo alla Gran Bretagna.*

(96) Il 17 settembre 2009 la CCI e AMS concludono un contratto per un periodo di tre anni, applicabile retroattivamente dal 1º gennaio 2009. Detto contratto è legato all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted con un minimo di 53 000 passeggeri all'anno.

(97) Secondo il contratto, AMS garantisce vari servizi di marketing a fronte di un pagamento di [...] EUR all'anno:

— la presenza di un link al sito web indicato dalla CCI sulla pagina iniziale della versione britannica del sito web di Ryanair per 22 giorni, per un valore di [...] EUR;

— la presenza di un paragrafo sulla pagina della destinazione La Rochelle del sito web di Ryanair, per un valore di [...] EUR;

— la presenza nella barra di stato della pagina corrispondente alla destinazione di La Rochelle nel sito di Ryanair di 2 link al sito web indicato dalla CCI, per un valore di […] EUR.

(98) Il valore totale di questi servizi ammonta a [...] EUR, a cui è applicato uno sconto. Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti.

— *Contratti H e J: contratto del 17 settembre 2009 e relativa clausola aggiuntiva stipulati con AMS relativi al Belgio.*

(99) Il 17 settembre 2009 la CCI e AMS concludono un contratto per un periodo di tre anni, applicabile retroattivamente dal 1º gennaio 2009 (contratto H). Detto contratto è legato all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Bruxelles-Charleroi con un minimo di 9 000 passeggeri all'anno.

(100) Secondo i termini dell'accordo, AMS si impegna a far figurare un link al sito web indicato dalla CCI nella pagina iniziale dei siti web neerlandese e belga di Ryanair (www.ryanair.com) [20] per 95 giorni nel primo anno e per 160 giorni negli anni successivi. Il valore di questi servizi è rispettivamente di [...] EUR e [...] EUR e saranno fatturati alla CCI per un importo di [...] EUR il primo anno e di [...] EUR gli anni successivi. Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti.

(101) Questo contratto è stato modificato lo stesso giorno con clausola aggiuntiva secondo la quale AMS (contratto J) si impegna a far figurare un link al sito web indicato dalla CCI nella pagina iniziale delle versioni neerlandese e belga del sito web di Ryanair www.ryanair.com per ulteriori 10 giorni per il periodo 2009. Questo servizio aggiuntivo è fatturato [...] EUR.

— *Contratto I: contratto del 17 settembre 2009 stipulato con AMS relativo all'Irlanda.*

(102) Il 17 settembre 2009 la CCI e AMS stipulano un contratto per un periodo di tre anni, applicabile retroattivamente dal 1º gennaio 2009 (contratto I). Detto contratto è legato all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Dublino con un minimo di 17 000 passeggeri all'anno.

[20] Libera traduzione della frase «the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage».

(103) Secondo i termini dell'accordo, AMS si impegna a far figurare un link al sito web indicato dalla CCI nella pagina iniziale della versione irlandese del sito web di Ryanair, www.ryanair.com, per 200 giorni. Questo servizio per un valore di […] EUR sarà fatturato alla CCI [...] EUR all'anno. Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti.

— *Contratto K: contratto del 25 febbraio 2010 stipulato con AMS.*

(104) Il 25 febbraio 2010 la CCI e AMS concludono un contratto per un periodo di tre anni, con entrata in vigore il 31 marzo 2010 (contratto K). Tale contratto sostituisce e annulla i precedenti contratti tra le parti.

(105) Nel 2009 erano stati stipulati tre contratti di marketing per ciascuno dei mercati in cui erano previste azioni di marketing: Gran Bretagna, Irlanda e Belgio, ma nel 2010 è stipulato tra le parti un unico contratto per tutti questi mercati.

(106) Questo contratto è legato ai collegamenti operati da Ryanair tra l'aeroporto di La Rochelle e il Regno Unito, l'Irlanda, il Belgio e la Norvegia (quest'ultima costituisce un nuovo collegamento). Sebbene il contratto non preveda obblighi di traffico o di frequenza, esso prevede tuttavia che in caso di riduzione della frequenza o di cancellazione di una di questi collegamenti, il pacchetto di servizi di marketing sia modificato di conseguenza.

(107) Secondo il contratto, AMS garantisce vari servizi di marketing a fronte di un pagamento di [...] EUR all'anno:

— la presenza di 5 paragrafi nella sezione «5 cose da fare» del sito web di Ryanair;

— la presenza di 3 link sul sito web di Ryanair;

— la presenza per 90 giorni di un link sulla pagina iniziale delle versioni irlandese, norvegese e neerlandese del sito web di Ryanair;

— la presenza per 50 giorni di un link sulla pagina iniziale della versione britannica del sito web di Ryanair.

(108) Ulteriori servizi possono essere concordati tra le parti.

(109) Questo contratto è stato modificato mediante le tre clausole aggiuntive precisate di seguito.

— *Contratto L: clausola aggiuntiva 1 al contratto K del 25 febbraio 2010 relativo all'Irlanda.*

(110) Il 23 giugno 2010 è sottoscritta una prima clausola aggiuntiva al contratto K del 25 febbraio 2010. Detta clausola è legata all'impegno di Ryanair di operare un collegamento tra La Rochelle e Cork. Secondo tale contratto, AMS s'impegna a portare a 70 giorni il periodo di presenza sul sito web di Ryanair, www.ryanair.com, del link al sito web scelto dalla CCI, per una somma di [...] EUR.

— *Contratto M: clausola aggiuntiva 2 al contratto K del 25 febbraio 2010 relativo al Portogallo.*

(111) Secondo il contratto, concluso l'11 febbraio 2011, AMS s'impegna a garantire vari servizi di marketing a fronte di un pagamento di […] EUR, fatturato a [...] EUR all'anno:

— presenza di un link al sito web indicato dalla CCI nella sezione «Aeroporto & Turismo» sulla pagina iniziale della versione portoghese del sito web di Ryanair, www.ryanair.com, per 365 giorni all'anno;

— presentazione di La Rochelle (testo, immagine e link scelti dalla CCI) sulla pagina iniziale della versione portoghese del sito web di Ryanair, per 4 settimane all'anno.

— *Contratto N: clausola aggiuntiva 3 al contratto K del 25 febbraio 2010 relativo alla Norvegia.*

(112) Nel 2011 è sottoscritta una terza clausola aggiuntiva al contratto K del 25 febbraio 2010. Secondo il contratto, AMS si impegna a fornire vari servizi di marketing per un importo di [...] EUR fatturati a [...] EUR il primo anno e di [...] EUR fatturati a [...] il secondo anno.

(113) Nel primo anno (dal 31 marzo 2011 al 31 ottobre 2011), i servizi prestati sono stati i seguenti:

— presentazione di La Rochelle (testo, immagine e link scelti dalla CCI) sulla pagina iniziale della versione norvegese del sito web di Ryanair, per 6 settimane all'anno;

— presenza di un banner scelto dalla CCI nella barra di stato destra della pagina iniziale della versione norvegese del sito web di Ryanair, per 4 mesi all'anno.

(114) Nel secondo anno (dal 31 marzo 2012 al 31 ottobre 2012), i servizi prestati sono stati i seguenti:

— presentazione di La Rochelle (testo, immagine e link scelti dalla CCI) sulla pagina iniziale della versione norvegese del sito web di Ryanair, per 3 settimane all'anno;

— presenza di un banner scelto dalla CCI nella barra di stato destra della pagina iniziale della versione norvegese del sito web di Ryanair, per 3 mesi all'anno.

3.2.2.2. Contratti stipulati con Flybe, Aer Arann e Jet2

a) Decisione tariffaria, del 27 marzo 2008, relativa ai diritti

(115) La decisione tariffaria, del 27 marzo 2008, relativa ai diritti citata da Cocoeco prevede incentivi per l'apertura di nuovi collegamenti di linea. Tale decisione prevede anche un sistema di sconti decrescenti applicabili ai diritti aeronautici, per 3 anni, in vista dell'apertura di nuovi collegamenti o del mantenimento dei collegamenti esistenti durante la stagione aeronautica invernale. La decisione tariffaria specifica le condizioni alle quali possono essere concessi i suddetti sconti:

— la concessione di sconti per l'apertura di nuovi collegamenti di linea ([21]) è soggetta alle seguenti condizioni: i) nuovo collegamento di linea (stagionale o annuale), ii) attivazione nel 2008 e iii) offerta di posti superiore a 2 000 per la stagione IATA primavera-estate;

— la concessione di sconti per l'esercizio dei collegamenti durante la stagione invernale è soggetta alle seguenti condizioni: i) collegamenti esistenti che non sono mai stati operati nella stagione invernale IATA prima del 2008 e ii) misure applicabili solo nel periodo invernale.

(116) Gli sconti previsti a titolo di incentivo sono indicati nella tabella 10.

Tabella 10

Sconti applicabili ai diritti aeroportuali che possono essere concessi in virtù della decisione tariffaria del 27 marzo 2008

	Primo anno	Secondo anno	Terzo anno
Diritti d'atterraggio	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Segnaletica luminosa	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Parcheggio	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Diritti per passeggero	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Fonte: autorità francesi.

b) Contratto stipulato con Jet2

(117) Il 4 luglio 2008, la CCI e la compagnia Jet2 concludono un contratto triennale relativo a diritti aeroportuali, applicabile retroattivamente dal 12 maggio 2008, per le destinazioni Edimburgo e Leeds ([22]).

([21]) La definizione di nuovo collegamento di linea è, secondo la Francia, quella contenuta negli orientamenti del 2005.

([22]) Il contratto del 12 maggio 2008 tra la CCI e Jet2 menziona anche un collegamento tra La Rochelle e Belfast, previsto per la stagione 2009; tuttavia, le autorità francesi hanno precisato che tale collegamento è rimasto un progetto e non è mai stato realizzato.

(118) Il suddetto contratto prevede anche la concessione di importanti sconti sui diritti aeroportuali corrispondenti a quelli indicati nella tabella 10. Jet2 dal canto suo s'impegna a proporre almeno 2 000 posti a stagione. In caso contrario, gli sconti si ridurrebbero del 5 % l'anno successivo.

(119) Il contratto prevede inoltre il pagamento di un «contributo di sostegno alla commercializzazione detta 'marketing'» per un ammontare di [...] EUR da parte della CCI per il primo anno (2008) mentre per il secondo e terzo anno (in teoria 2009 e 2010), l'ammontare del contributo marketing sarà «ridefinito in funzione del programma dei voli». Secondo il contratto, l'ammontare del contributo marketing può essere ridefinito mediante clausola aggiuntiva in funzione del tasso di riempimento e dell'evoluzione del programma dei voli. Per ricevere il suddetto contributo, il contratto prevede che la compagnia Jet2 emetta una fattura accompagnata da documenti giustificativi (piano di marketing, fatture relative alle attività promozionali intraprese). Per beneficiare di questo aiuto, la compagnia Jet2 s'impegna a proporre almeno 2 000 posti per collegamento e per stagione IATA primavera/estate. Qualora il numero di posti sopra definito non venga raggiunto nel periodo in questione, Jet2, in forza del contratto, non può pretendere il versamento del contributo marketing per l'anno in questione.

(120) Secondo le informazioni fornite dalla Francia con lettera del 30 agosto 2011, la CCI ha versato una somma di [...] EUR nel 2008 e nel 2009, ma nulla nel 2010.

c) Contratti stipulati con Flybe e Aer Arann

(121) La Commissione ha esaminato i contratti relativi ai diritti aeroportuali conclusi tra la CCI e le compagnie aeree Flybe e Aer Arann:

— contratto concluso il 18 marzo 2009 con la compagnia Flybe, per un periodo di tre anni con applicazione retroattiva al 3 maggio 2008, relativo al collegamento per Glasgow;

— contratto stipulato con la compagnia Aer Arann, per un periodo di tre anni con effetto dal 24 maggio 2008 (la data di sottoscrizione non è specificata nel contratto) relativo al collegamento per Cork.

(122) I due suddetti contratti prevedono anche la concessione di importanti sconti sui diritti aeroportuali corrispondenti a quelli indicati nella tabella 10. Inoltre secondo i due contratti, le compagnie aeree si impegnano a proporre almeno 2 000 posti a stagione. In caso contrario, gli sconti si ridurrebbero del 5 % l'anno successivo.

(123) Le autorità francesi hanno precisato che tali sconti sono stati concessi in forza delle condizioni stabilite nella decisione tariffaria, del 27 marzo 2008, relativa ai diritti.

3.2.2.3. Contratti stipulati con Buzz

(124) Secondo la relazione della CRC, la compagnia Buzz, filiale di KLM, ha inaugurato il primo collegamento a basso costo tra La Rochelle e Londra Stansted nella primavera 2001 ([23]). La CRC nella relazione afferma che Buzz è soggetta a diritti aeroportuali conformi ai listini in vigore e che Buzz ha beneficiato di attività promozionali e spese di comunicazione per un totale di 59 068,51 EUR nel 2001 e nel 2002. La CRC afferma infine che Ryanair ha di fatto ripreso il collegamento nel 2003 e che la CCI ha fatturato i suoi servizi alle stesse condizioni di Buzz fino alla fine dell'anno.

(125) Secondo le autorità francesi con Buzz è stato stipulato un solo contratto l'8 novembre 2002. La convenzione dell'8 novembre 2002 relativa a servizi aeroportuali stipulato tra la CCI e Buzz riguarda i servizi di linea operati da Buzz verso l'aeroporto di La Rochelle e le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura per un periodo di tre anni.

(126) La autorità francesi affermano inoltre che le attività promozionali e le spese di comunicazione riguardanti Buzz, menzionate nella relazione della CRC corrispondono in realtà ad attività di comunicazione svolte in forza di un accordo con «Maison de la France» e non con Buzz. Secondo la CCI, alla compagnia Buzz non sono stati effettuati pagamenti a titolo di marketing.

([23]) Secondo la CRC, «l'apertura del collegamento La Rochelle - Londra Stansted nel 2001 è stata oggetto di un accordo di servizi retroattivo datato 8.11.2002 (...) per un periodo di 3 anni con effetto dal 25.3.2001».

3.2.2.4. Rapporto con easyJet

(127) La relazione della CRC indica che la compagnia easyJet «ha richiesto un aiuto per il marketing di [...] EUR» per il collegamento per Bristol nel 2006 e che tale sostegno era stato concordato oralmente al momento della conclusione del rapporto.

(128) Le autorità francesi affermano che, contrariamente alle informazioni contenute nella relazione della CRC, easyJet non ha ricevuto alcun sostegno per servizi di marketing o pubblicità e che, sebbene vi sia stato uno scambio informale sulla possibilità di tale contributo nell'ambito delle trattative tra l'aeroporto e easyJet, tale possibilità non si è mai concretizzata e quindi con easyJet non è stato concluso alcun accordo relativo a un sostegno al marketing.

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

(129) La Commissione ha ritenuto necessario avviare il procedimento di indagine formale per esaminare l'insieme dei contributi finanziari erogati dai vari enti pubblici e dalle autorità pubbliche alla CCI, gestore dell'aeroporto di La Rochelle, dal 2001 alla data della decisione di avvio del procedimento, come descritto nella sezione 3.1, da un lato, e per valutare gli aiuti eventualmente erogati alle compagnie aeree in forza dei contratti tra la CCI e le compagnie aeree stesse, descritti nella sezione 3.2.2, dal 2001 alla data della decisione di avvio del procedimento (8 febbraio 2012), dall'altro.

4.1. **Misure a favore dell'aeroporto**

(130) Nella sua valutazione dei contributi finanziari alla CCI, gestore dell'aeroporto di La Rochelle, la Commissione ha espresso un dubbio circa l'esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e sulla sua compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

4.1.1. *Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE*

(131) Le autorità francesi hanno affermato che una parte dei finanziamenti erogati dallo Stato era destinata a coprire i costi di compiti di competenza dello Stato che non costituivano un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Tuttavia simili finanziamenti sono intesi a compensare i costi che le attività non economiche comportano e non possono essere utilizzati per altre attività economiche ([24]). La Commissione ha ritenuto di non disporre di informazioni sufficienti sull'esatta natura dei costi attribuibili ai compiti di competenza dello Stato e non ha potuto escludere che all'aeroporto non sia stato concesso un vantaggio sotto forma di copertura di tali costi.

(132) Le autorità francesi hanno inoltre sostenuto che il finanziamento in questione non rappresentava un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE poiché la gestione dell'aeroporto di La Rochelle nel suo complesso costituisce, a loro avviso, un servizio di interesse economico generale. La Commissione ha pertanto valutato le misure di sostegno finanziario in favore della CCI alla luce della giurisprudenza *Altmark* ([25]). La Commissione ha ritenuto che la Francia non abbia dimostrato il rispetto dei quattro presupposti enunciati nella sentenza *Altmark*, necessarie per escludere che la compensazione dei costi derivanti da un servizio di interesse economico generale rappresenti un vantaggio.

(133) Per quanto riguarda la compatibilità degli apporti finanziari alla CCI rispetto al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, la Commissione non ha potuto escludere che tali apporti finanziari avessero conferito alla CCI un vantaggio selettivo per l'intero periodo coperto dalla decisione e non ha pertanto potuto escludere che fossero aiuti di Stato.

4.1.1.1. Finanziamento di infrastrutture e finanziamento di compiti di competenza dello Stato

(134) La Commissione ha indicato di non avere elementi che le permettessero di ritenere che le sovvenzioni all'infrastruttura erogate da enti pubblici presentassero una redditività finanziaria o che da esse si potesse prevedere un qualunque ritorno.

([24]) Sentenza della Corte del 18 marzo 1997, Diego Calì & Figli Srl, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; decisione della Commissione, del 19 marzo 2003, (aiuto di Stato N 309/2002) (GU C 148 del 25.6.2003) e decisione della Commissione del 16 ottobre 2002, (aiuto di Stato N 438/2002), Sovvenzioni alle autorità portuali per l'espletamento della missione di servizio pubblico (GU C 284 del 21.11.2002).

([25]) Sentenza della Corte del 24 luglio 2003, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Per quanto riguarda la sovvenzione destinata a finanziare le attività definite come compiti di competenza dello Stato, la Commissione è rimasta nel dubbio, come spiegato in precedenza, quanto all'esatta natura dei costi sostenuti dallo Stato e che, secondo le autorità francesi, rientrano nell'esercizio dei pubblici poteri.

4.1.1.2. Finanziamento della gestione

(136) Sulla base della relazione della CRC, la Commissione ha ritenuto che parte dei trasferimenti finanziari tra i conti della CCI-servizio generale e i conti della CCI-aeroporto non fossero stati effettuati nel contesto di transazioni puramente commerciali.

(137) Di primo acchito sembrerebbe che la CCI-servizio generale abbia sottofatturato all'aeroporto alcuni servizi, poiché la contabilità dell'aeroporto non riflette i costi reali di questi servizi. La Commissione non ha escluso che l'eventuale sottofatturazione fosse finalizzata a mitigare il disavanzo dell'aeroporto tra il 2001 e il 2006.

(138) Emerge poi che il funzionamento dell'aeroporto è stato sovvenzionato da anticipi rimborsabili versati dal bilancio generale della CCI a profitto dei conti dell'aeroporto, che sembrano costituire risorse finanziarie fornite a costo zero.

(139) A parere della Commissione inoltre la remunerazione versata alla CCI per servizi di gestione ed esercizio dell'aeroporto di Rochefort sembrava superiore alle normali condizioni di mercato, in particolare a causa dell'assenza di traffico sulla piattaforma.

(140) Per di più sulla somma percepita dall'aeroporto di La Rochelle a titolo di tali servizi, 40 000 EUR, ossia circa il 16 % dell'importo totale fatturato per detti servizi, non corrisponde alla copertura dei costi sostenuti dalla CCI per i servizi medesimi, ma a una «remunerazione del prestatore di servizi».

(141) Per quanto riguarda i contributi finanziari per l'esercizio di alcuni collegamenti aerei versati alla CCI da vari enti pubblici, la Commissione ha nutrito dei dubbi sulla loro natura, domandandosi se fossero versamenti all'aeroporto, visto che sono transitati mediante i conti dell'aeroporto, o aiuti alle compagnie aeree in questione.

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE*

(142) Per valutare la compatibilità con il mercato interno ([26]) delle misure a favore dell'investimento, la Commissione ha applicato gli orientamenti del 2005 e ha ritenuto di non disporre di tutti gli elementi per valutare tale compatibilità alla luce dei criteri in essi stabiliti.

(143) La Commissione nutre anche dubbi circa la compatibilità con il mercato interno di un'eventuale compensazione in eccesso delle attività ritenute compiti di competenza dello Stato e di eventuali aiuti al funzionamento a favore della CCI.

4.2. **Misure a favore delle compagnie aeree**

(144) Per quanto riguarda la valutazione delle misure a favore delle compagnie aeree, la Commissione ha nutrito dubbi anche relativamente all'esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e sulla sua compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

4.2.1. *Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE*

(145) La Commissione ha valutato la presenza di un vantaggio selettivo nei contratti con le compagnie aeree esaminando se, in circostanze analoghe, un gestore aeroportuale privato operante in normali condizioni di economia di mercato avrebbe concluso accordi commerciali simili a quelli conclusi dalla CCI.

([26]) Alcune misure adottate prima della pubblicazione degli orientamenti devono essere analizzate alla luce della prassi decisionale seguita in precedenza dalla Commissione, ma poiché i criteri della prassi precedente sono stati consolidati negli orientamenti del 2005, questi ultimi sono direttamente applicabili alle misure in questione.

(146) La Commissione ha osservato in via preliminare che nel periodo in esame, per tutti gli esercizi finanziari ([27]) dell'aeroporto è emerso un disavanzo e che, secondo la relazione della CRC, le tariffe applicate dall'aeroporto alle varie compagnie aeree erano discriminanti ([28]). Per tutti questi motivi, la Commissione dubita che l'aeroporto abbia agito come un investitore accorto nelle sue relazioni commerciali con le compagnie aeree che operano presso l'aeroporto di La Rochelle.

(147) La Commissione ha ritenuto che, per stabilire se il gestore aeroportuale avesse agito come un investitore accorto in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività ([29]), occorreva valutare i contratti conclusi per ciascun periodo in esame, al momento della loro conclusione.

4.2.1.1. Esistenza di un vantaggio selettivo nei contratti stipulati con Ryanair/AMS

(148) La Commissione ha ritenuto che i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing dovessero essere valutati congiuntamente, in quanto Ryanair e AMS sono di fatto un unico beneficiario delle misure in questione. La Commissione ha ritenuto inoltre che la firma dei contratti di marketing fosse subordinata alla conclusione dei contratti di servizi aeroportuali, in quanto l'unico beneficio atteso dai contratti di marketing era l'aumento del numero di passeggeri che utilizzavano Ryanair dall'aeroporto.

(149) La Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il gestore dell'aeroporto, nel concludere i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing, si fosse comportato da investitore prudente operante in un'economia di mercato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine. La Commissione ha infatti osservato che non esisteva nessuna analisi di mercato e/o piano economico-finanziario relativi ai vari contratti stipulati con Ryanair/AMS che potesse giustificare economicamente la decisione dell'aeroporto di assumere tali impegni nei confronti di Ryanair/AMS.

(150) Secondo la Francia, la motivazione economica alla base della conclusione dei contratti risiede nelle ricadute che essi generano per l'attività e il turismo della regione. La Commissione tuttavia ha osservato che le considerazioni sullo sviluppo regionale non potevano essere prese in considerazione nell'applicare il criterio dell'investitore accorto ([30]).

(151) La Commissione si è interrogata sulle tariffe aeroportuali applicate a Ryanair, in particolare nel contesto della convenzione sottoscritta il 10 dicembre 2003, in base alla quale la compagnia è stata esentata dal pagamento dei dritti per la segnaletica luminosa.

(152) Per quanto riguarda il costo dei contratti di marketing, la Commissione ha notato che al loro finanziamento hanno partecipato diversi enti pubblici. Si è pertanto interrogata sull'opportunità di valutare il comportamento dell'aeroporto congiuntamente a quello dello Stato o di altre autorità pubbliche che controllano il gestore aeroportuale o sono coinvolte nel suo finanziamento.

(153) La Commissione ha inoltre nutrito dubbi sull'effettiva esistenza dei servizi di assistenza a terra previsti nei contratti successivi stipulati con Ryanair, in particolare il contratto di *Handling* del 10 dicembre 2003 tra Ryanair e la CCI. In effetti, nella sua risposta del 30 agosto 2011, le autorità francesi hanno indicato che la CCI non forniva alcun servizio di assistenza a terra.

(154) Per tutti questi motivi, la Commissione ha reputato di dover dubitare del fatto che l'aeroporto e gli enti pubblici che hanno contribuito o contribuiscono ai costi operativi di Ryanair nel concludere gli accordi esaminati abbiano agito come un investitore accorto in un'economia di mercato.

([27]) Nella relazione del 13 maggio 2008 la CRC ha pubblicato i risultati finanziari dell'aeroporto tra il 2001 e il 2006. Il fatto che l'aeroporto avesse registrato un disavanzo anche nel periodo successivo al 2006 è stato evidenziato dalle autorità francesi nella loro lettera del 30 agosto 2011.

([28]) Secondo la relazione della CRC, Airlinair è l'unica compagnia aerea a versare dritti per la segnaletica luminosa, mentre le compagnie a basso costo ne sono esentate sia durante la stagione invernale sia durante la stagione estiva in orari corrispondenti alla notte aeronautica (cfr. capitolo 3.1 della relazione).

([29]) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, Repubblica italiana/ Commissione delle Comunità europee («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 20; Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, Alitalia — Linee aeree italiane SpA/Commissione delle Comunità europee, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.

([30]) Sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999, nelle cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech Stahlwerke/Commissione, ECLI:EU:T:1999:7, punto 120.

4.2.1.2. Esistenza di un vantaggio selettivo nei contratti stipulati con Jet2, Flybe e Aer Arann

(155) La Commissione ha osservato che le convenzioni sottoscritte dalle compagnie aeree Jet2, Flybe e Aer Arann hanno comportato riduzioni sostanziali del costo dei diritti ([31]) e che, secondo le autorità francesi, tali riduzioni sono state applicate indiscriminatamente a tutte le compagnie aeree che soddisfacevano i criteri della decisione tariffaria del 27 marzo 2008 (cfr. sezione 3.3.2.2).

(156) La Commissione ha notato tuttavia che, come menzionato dalla Francia, durante il periodo in esame l'aeroporto aveva registrato un disavanzo. La redditività di questi incentivi è stata calcolata sulla base dei costi operativi stimati, il che ha esentato le compagnie aeree dal partecipare al finanziamento delle infrastrutture utilizzate. La Commissione ha quindi ritenuto che questi incentivi potessero privare l'aeroporto di entrate d'esercizio essenziali per il suo equilibrio finanziario.

4.2.1.3. Esistenza di un vantaggio selettivo derivante dagli importi versati a Jet2, easyJet e Buzz a fronte dei servizi di marketing prestati da dette compagnie

(157) In risposta alla richiesta di ulteriori informazioni, le autorità francesi hanno indicato di aver versato alla compagnia Jet2 nel 2009 una somma di [...] EUR per servizi di marketing. La relazione della CRC inoltre indica che la compagnia easyJet «ha richiesto un aiuto per il marketing di [...] EUR» per il collegamento per Bristol nel 2006 ([32]), e che la compagnia Buzz ha beneficiato di attività promozionali e spese di comunicazione per un totale di 59 068,51 EUR nel 2001 e nel 2002.

(158) La Commissione ha ritenuto di non disporre di informazioni sufficienti comprovanti che le somme versate non costituivano degli aiuti o che i versamenti erano conformi al principio dell'investitore accorto e che i servizi di marketing forniti in contropartita corrispondevano alle somme versate.

4.2.2. *Compatibilità dell'aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE*

(159) La Commissione ha ritenuto che la compatibilità delle misure concesse dopo la pubblicazione degli orientamenti del 2005 dovesse essere valutata in base a tali orientamenti e che la compatibilità delle misure concesse prima della pubblicazione degli orientamenti dovesse essere valutata secondo la prassi decisionale seguita al momento della concessione. La Commissione ha tuttavia aggiunto che con l'adozione degli orientamenti del 2005 aveva consolidato la sua prassi decisionale per quanto riguardava la valutazione della compatibilità degli aiuti concessi ai gestori aeroportuali e che i criteri stabiliti da tali orientamenti erano applicabili anche alle misure concesse prima della loro pubblicazione.

(160) Date le informazioni a sua disposizione, la Commissione ha nutrito dei dubbi circa la compatibilità con il mercato interno delle misure a favore delle compagnie aeree.

5. **OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

(161) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalle parti interessate seguenti:

— CCI, Ryanair e AMS;

— dalle società seguenti: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma e La Rochelle Evénements;

— dalle associazioni seguenti: Amicale Rivedoux, Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré, Envol Vert, Ile de Tourisme Ré, Association des Professionnels du Nautisme Rochelais, Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

([31]) 75 % nel primo anno, 50 % nel secondo anno e 25 % nel terzo anno.
([32]) Capitolo 5.1.1 della relazione della CRC.

— dagli enti pubblici seguenti: i Conseillers du Commerce Extérieur, il dipartimento della Charente-Maritime, l'Office de Tourisme de La Rochelle, la CCI Poitou-Charentes, la CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme, la Communauté d'Agglomération di La Rochelle, il Comune de Royan, Vendée Tourisme e la Regione Poitou-Charentes

— da singoli cittadini.

5.1. **Osservazioni della CCI**

(162) Le osservazioni della CCI sono dello stesso tenore di quelle inviate dalle autorità francesi il 12 aprile 2012, ma la CCI aggiunge alcuni elementi.

— *Osservazioni riguardanti le misure a favore dell'aeroporto*

(163) La CCI ritiene in primo luogo che le misure esaminate dalla Commissione non incidano sulla concorrenza poiché nessuno dei due aeroporti situati nel bacino di utenza dell'aeroporto di La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan e Niort) opera collegamenti commerciali. La CCI contesta inoltre il fatto che l'aeroporto di Angoulême si trovi nel bacino di utenza dell'aeroporto di La Rochelle poiché i due aeroporti distano due ore di auto l'uno dall'altro.

(164) Per quanto riguarda gli aiuti agli investimenti, la CCI ritiene che alcuni di quelli esaminati siano connessi all'esecuzione di compiti di sicurezza e protezione di competenza dello Stato e non costituiscano pertanto aiuti di Stato. Si tratta in particolare dei compiti e delle infrastrutture finanziate mediante la tassa sulla sicurezza e sulle infrastrutture dedicate alle seguenti attività non economiche: posto di controllo/sicurezza, controllo doganale, hangar per il parcheggio di tre veicoli antincendio.

(165) La CCI si reputa anche mandataria di un servizio di interesse economico generale («SIEG»), dato che l'articolo L.170-1 del codice di commercio francese le affida un compito di sviluppo economico, capacità di attrazione e pianificazione del territorio nel cui ambito rientra la gestione dell'aeroporto che si trova sul suo territorio. La CCI sottolinea che la città di La Rochelle è isolata essendo l'unica agglomerazione francese con più di 150 000 abitanti senza collegamento autostradale e non servita da una linea ferroviaria ad alta velocità per cui occorrono più di tre ore di treno per raggiungere Parigi e non vi sono previsioni di cambiamenti di tale situazione.

(166) In subordine la CCI ritiene che, secondo le prassi seguite dalla Commissione tra il 2000 e il 2005 e secondo gli orientamenti del 2005, il finanziamento delle infrastrutture debba essere considerato un aiuto compatibile.

(167) Per quanto riguarda la sottofatturazione dei servizi forniti dalla CCI-servizio generale alla CCI-aeroporto, la CCI sottolinea che tali servizi sono prestati congiuntamente da vari servizi della CCI e sono di natura strutturale (contabilità, sistemi informatici, risorse umane), i cui costi sono ripartiti tra tutti i servizi della CCI. È quindi normale che la loro fatturazione non si basi su una logica commerciale e sia inferiore a quella che applicherebbe un'organizzazione indipendente. Secondo la CCI, tale situazione è conforme alla giurisprudenza della Corte la quale ammette che la prestazione di servizi da parte di operatori di una stessa rete non risponda sempre a una logica puramente commerciale ([33]).

(168) Per quanto riguarda la sovrafatturazione dei servizi resi all'aeroporto di Rochefort/Saint-Aignant, la CCI ritiene che gli importi contestati non costituiscano una fatturazione supplementare sebbene il traffico superasse il numero di voli previsti dal capitolato d'oneri dell'incarico.

(169) Per quanto riguarda gli anticipi rimborsabili, la CCI contesta che possano essere assimilati a sovvenzioni. Si tratta di prestiti che l'aeroporto è tenuto a rimborsare. L'assenza di un tasso di interesse è giustificata dal fatto che tali anticipi sono in realtà finanziamenti tra due voci interne della CCI. Inoltre la CCI ritiene di aver agito come un operatore privato soddisfacendo le esigenze di liquidità del proprio aeroporto.

([33]) Sentenza della Corte del 3 luglio 2003, C-83/01, Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) La CCI ritiene che, anche se la Commissione considerasse i finanziamenti alla gestione come aiuti di Stato, essi dovrebbero essere riconosciuti come compatibili sulla base degli orientamenti del 2014.

— *Osservazioni riguardanti le misure a favore delle compagnie aeree*

(171) Per quanto riguarda gli accordi conclusi tra l'aeroporto e le compagnie aeree, la CCI ritiene in primo luogo che, sulla base dei criteri enunciati nella sentenza *Stardust* ([34]), essi non soddisfino la condizione di imputabilità allo Stato.

(172) In secondo luogo, la CCI ritiene che il prezzo pagato dall'aeroporto secondo i termini dei suoi contratti di marketing non fosse superiore al prezzo di mercato e sottolinea in particolare che il prezzo pagato dall'aeroporto di La Rochelle per detti servizi corrispondeva, se non era addirittura inferiore, al prezzo di mercato e si basava sul listino prezzi disponibile sul sito web di AMS.

(173) La CCI ritiene che i contratti stipulati con AMS rispondevano a un obiettivo di redditività poiché consentivano di migliorare la capacità di attrazione dell'aeroporto e il suo rapporto complessivo con Ryanair. La CCI ritiene in effetti che, considerando i costi di marketing per valutare i legami dell'aeroporto con Ryanair, il piano economico-finanziario 2003-2018 dimostri l'esistenza di una prospettiva di redditività a lungo termine.

(174) Per quanto riguarda i diritti aeroportuali pagati dalle varie compagnie aeree, la CCI precisa che l'esenzione di Ryanair dai dritti per la segnaletica luminosa si spiega con il fatto che la compagnia opera solo voli diurni e quindi l'uso della segnaletica luminosa non sarebbe giustificato.

(175) Per quanto riguarda gli sconti sui diritti aeroportuali concessi ad alcune compagnie aeree, la CCI ritiene che essi fossero finalizzati esclusivamente all'apertura di nuovi collegamenti, che fossero limitati nel tempo e non discriminanti. Aggiunge che i diritti aeroportuali hanno contribuito a migliorare positivamente la redditività dell'aeroporto.

(176) Per quanto riguarda le somme versate a Jet2 a titolo dei servizi di marketing, la CCI applica lo stesso ragionamento enunciato in precedenza per Ryanair e AMS. La CCI afferma che, contrariamente a quanto sostenuto dalla CRC nella sua relazione, easyJet non ha ricevuto alcun compenso per i servizi di marketing.

(177) Per quanto riguarda i contributi finanziari degli enti pubblici all'esercizio dei collegamenti aerei, la CCI contesta l'inclusione del finanziamento dei contratti di marketing da parte degli enti locali nel piano economico-finanziario dell'aeroporto e afferma che i suddetti enti locali abbiano aderito ai contratti di marketing nell'ambito dei loro compiti di interesse generale relativi alla promozione del territorio.

5.2. **Osservazioni di Ryanair e AMS**

(178) Ryanair contesta l'analisi eseguita della Commissione nella decisione di avvio del procedimento. Essa ritiene che la Commissione avrebbe dovuto utilizzare il metodo comparativo per applicare il test dell'investitore accorto e ha fornito diversi studi economici basati su tale metodo, volti a dimostrare che i contratti di servizi aeroportuali stipulati tra Ryanair e l'aeroporto di La Rochelle rispettano il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(179) Ryanair critica anche la decisione della Commissione di studiare congiuntamente i contratti stipulati con Ryanair e con AMS e rifiuta l'imputazione allo Stato e l'utilizzo di risorse statali relativamente alle misure decise dalla CCI.

(180) Ryanair ha fornito anche uno studio economico volto a dimostrare che i contratti da lei stipulati con l'aeroporto di La Rochelle rispettano il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato secondo il metodo dell'analisi ex ante della redditività incrementale. Secondo questo studio, l'analisi non deve concentrarsi solo sulla durata effettiva dei contratti, ma anche sulla loro durata teorica, tenendo conto delle possibilità di proroga che essi prevedono. Lo studio si basa sull'evoluzione media del traffico di Ryanair in alcuni altri aeroporti da cui la compagnia opera.

([34]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Repubblica francese/Commissione (Stardust), C-482/99, EU:C:2002:294.

(181) Ryanair ritiene anche che i prezzi di AMS siano conformi ai prezzi di mercato e che la decisione di un aeroporto pubblico di acquistare i servizi di AMS è conforme al criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

(182) Ryanair ha inoltre fornito una relazione economica per dimostrare che i contratti stipulati con Ryanair e AMS sono conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato se analizzati congiuntamente (un metodo che Ryanair contesta).

(183) Ryanair critica infine l'analisi della Commissione secondo cui il valore attribuito ai contratti di marketing stipulati con AMS sta solo nel probabile aumento del numero di passeggeri di Ryanair nel periodo di validità di tali contratti, senza considerare alcun valore finale dopo la loro scadenza. Secondo Ryanair, i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing generano ricavi incrementali nel periodo della loro validità e un valore finale dopo la loro scadenza. Il valore finale per l'aeroporto dopo la scadenza dei contratti di marketing consiste nell'aumento del traffico aereo grazie all'aumento della notorietà dell'aeroporto.

(184) Anche AMS contesta l'analisi della Commissione. In primo luogo, AMS ritiene che i benefici attesi dai suoi contratti di marketing per gli aeroporti non si limitino a un aumento dei passeggeri della Ryanair: i visitatori del sito web di Ryanair che potrebbero essere attratti dalle pubblicità non sono, secondo AMS, solo clienti della compagnia aerea, ma probabili utilizzatori di altre compagnie. AMS osserva inoltre che il tasso di riempimento degli aeromobili di Ryanair non varia in funzione del fatto che l'aeroporto da cui opera la compagnia abbia o meno sottoscritto un contratto di marketing.

(185) AMS critica anche la decisione della Commissione di studiare congiuntamente i contratti stipulati con Ryanair e con AMS. AMS spiega infine che la pubblicità sul sito web di Ryanair consente all'aeroporto di attirare un maggior numero di passeggeri in arrivo, più inclini alle spese rispetto ai passeggeri in partenza, e quindi consente di aumentare le entrate delle attività extra aeronautiche.

5.3. **Osservazioni di altri terzi interessati**

(186) Alcuni soggetti privati e l'associazione Envol Vert hanno espresso il loro sostegno alla Commissione per la procedura avviata e hanno denunciato le sovvenzioni ricevute da Ryanair, in alcuni casi anche mettendo in dubbio la reale portata degli effetti economici positivi generati dall'aeroporto di La Rochelle.

(187) Tutti gli altri terzi interessati sottolineano il contributo dell'aeroporto di La Rochelle allo sviluppo del turismo e dell'economia locale e anzi danno rilievo agli effetti nefasti che avrebbe un'eventuale chiusura dell'aeroporto, in particolare per alcuni, sulla loro attività economica.

(188) La CCI di Angoulême afferma che non vi è concorrenza tra l'aeroporto di Angoulême e quello di La Rochelle.

(189) La CCI della regione Poitou-Charentes esprime il proprio sostegno alla risoluzione del Parlamento europeo ([35]) sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE, volta a riconoscere il ruolo degli aeroporti regionali nello sviluppo economico delle regioni.

(190) La regione Poitou-Charentes sottolinea di non aver versato direttamente sovvenzioni all'aeroporto, ma solo alla CCI, per consentirle di portare a buon fine i suoi compiti.

(191) L'UDOTSI ritiene essenziale mantenere i finanziamenti che consentono alle compagnie aeree beneficiarie di mantenere e sviluppare le loro attività all'aeroporto di La Rochelle e precisa che una riduzione dei finanziamenti comporterebbe una diminuzione dell'attività turistica nel dipartimento della Charente Maritime e di conseguenza ricadute negative sull'economia locale.

(192) La Communauté d'Agglomération di La Rochelle e il dipartimento della Charente- Maritime precisano che la loro partecipazione alle azioni di marketing realizzate nell'ambito dei contratti di marketing stipulati dalla CCI rientra nelle loro competenze e nel loro interesse alla promozione della regione. La Communauté d'Agglomération precisa di essersi associata alla CCI nell'ambito di un contratto di marketing globale, che le ha permesso di beneficiare di

([35]) Risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE (2011/2196(INI)).

una riduzione delle tariffe applicate da AMS. La Communauté d'Agglomération aggiunge infine di non avere alcun interesse diretto nella gestione dell'aeroporto di La Rochelle e ritiene che la sua partecipazione finanziaria non debba quindi essere inclusa nel piano economico-finanziario dell'aeroporto.

6. **OSSERVAZIONI E COMMENTI DELLA FRANCIA**

6.1. **Misure a favore dell'aeroporto**

— *Interesse generale della piattaforma aeroportuale*

(193) Le autorità francesi affermano che tutte le attività dell'aeroporto (comprese quelle dell'aviazione commerciale) costituiscono compiti di interesse generale, particolarmente lo sviluppo economico e turistico della regione, e quindi nessun importo concesso ai gestori dell'aeroporto può essere considerato aiuto di Stato.

— *Sovvenzioni all'investimento*

(194) Le autorità francesi non condividono la posizione della Commissione ([36]) circa l'applicabilità della giurisprudenza *Aéroports de Paris* ([37]) alle misure di sostegno alle infrastrutture concesse prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005. Esse ritengono che si debbano applicare gli orientamenti del 1994 ([38]) e in particolare il punto 12, che esclude gli aiuti alle infrastrutture dal controllo degli aiuti di Stato esercitato dalla Commissione. Secondo le autorità francesi, il mutamento giurisprudenziale intervenuto nella sentenza *Aéroports de Paris*, con il quale le attività di gestione e l'esercizio di un aeroporto erano riconosciuti come attività economiche riguardanti un importante hub europeo riferendosi a una questione giuridica estranea al finanziamento degli aeroporti, non poteva essere considerata direttamente vincolante per gli Stati membri per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, poiché l'unico testo in vigore all'epoca, gli orientamenti del 1994, indicava chiaramente che i progetti riguardanti le infrastrutture aeroportuali rappresentavano misure di politica economica generale non soggette al controllo degli aiuti di Stato. Le autorità francesi ritengono inoltre che la prassi della Commissione fosse conforme a questa comunicazione del 1994 ([39]). In un simile clima di incertezza giuridica, le autorità francesi ritengono di aver agito in conformità dell'unico documento giuridicamente valido, ossia gli orientamenti del 1994.

(195) Le autorità francesi ritengono inoltre che nessuna delle misure di aiuto all'investimento in questione possa incidere sulla concorrenza e che pertanto dette misure debbano essere escluse dall'ambito di indagine della Commissione.

(196) Secondo le autorità francesi, gli investimenti rispettano il principio dell'investitore accorto operante in un'economia di mercato e giustificano le varie misure di investimento con la cronica sottocapacità dell'aeroporto. Secondo le autorità francesi, la CCI ha deciso di porre rimedio a queste limitazioni effettuando investimenti per aumentare la capacità dell'aeroporto, ma sistematicamente subordinando le varie decisioni di investimento ai risultati di studi prospettici e piani economico-finanziari realizzati ex ante nel 2000, nel 2002 e nel 2008. Sulla base di questi studi le autorità francesi ritengono che la CCI abbia scelto, poggiandosi su ipotesi ragionevoli, con una decisione adottata il 21 febbraio 2003, di chiedere un finanziamento ai vari enti pubblici summenzionati.

(197) Le autorità francesi ritengono che gli investimenti siano stati limitati e che per quanto riguarda gli investimenti l'aeroporto abbia sempre adottato un'ottica economicamente molto misurata, attendendo di raggiungere la saturazione prima di decidere di effettuare i lavori divenuti indispensabili.

([36]) Decisione di avvio, considerando 162 e 163.
([37]) Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000,Aéroports de Paris, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).
([39]) Decisione della Commissione, del 30 marzo 1999, Italia - Aeroporto dell'isola d'Elba, aiuto di Stato NN 638/1998 (GU C 67 del 17.3.2004, pag. 9); decisione della Commissione, del 14 giugno 1999, Regno Unito - Aeroporto di Manchester, aiuto di Stato NN 109/98, considerando 6 (GU C 65 del 13.3.2004, pag. 5).

(198) In subordine, le autorità francesi ritengono che, se accidentalmente la Commissione dovesse considerare le misure esaminate come aiuti di Stato, dovrebbe constatarne la compatibilità con il mercato interno, poiché si tratta di misure concesse per l'assolvimento di compiti di interesse economico generale che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 106, paragrafo 2, TFUE. Le autorità francesi ritengono infatti che l'aeroporto di La Rochelle possa essere considerato nel suo complesso un SIEG, in quanto suo compito essenziale è garantire l'accessibilità della zona che serve, oltre a svolgere compiti di sviluppo economico e sociale e turistici.

(199) In ulteriore subordine, le autorità francesi sostengono la compatibilità degli aiuti alle infrastrutture con il mercato interno sulla base degli orientamenti del 2005.

— *Finanziamento della gestione*

(200) In primo luogo le autorità francesi ritengono che il sistema antincendio degli aeromobili e le azioni di contrasto al pericolo rappresentato dalla fauna selvatica siano compiti rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri, essenziali alla sicurezza degli aeroporti e che debbano essere esclusi dall'ambito di indagine della Commissione sull'aeroporto di La Rochelle.

(201) In secondo luogo le autorità francesi affermano inoltre che il finanziamento dell'aeroporto di La Rochelle non può incidere sulla concorrenza ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e che le misure in esame non costituiscono pertanto un aiuto di Stato.

(202) In subordine, le autorità francesi ritengono che, se accidentalmente la Commissione dovesse considerare le misure esaminate come aiuti di Stato, essa dovrebbe constatarne la compatibilità con il mercato interno sulla base degli orientamenti del 2014.

6.2. **Misure a favore delle compagnie aeree**

— *Sconti sui diritti applicati a favore delle compagnie Jet2, Flybe e Aer Arann*

(203) Le autorità francesi rammentano che il sistema di sconti applicato alle compagnie Jet2, Flybe e Aer Arann era decrescente, limitato nel tempo e applicabile a qualsiasi compagnia aerea che soddisfacesse le condizioni di cui alla decisione tariffaria della CCI del 27 marzo 2008 che istituiva tale sistema.

(204) Le autorità francesi sostengono che questo tipo di sconto accessibile a tutti e concesso per un periodo di tempo limitato non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto mancano le condizioni di selettività e di effetto sulla concorrenza.

— *Misure di sostegno al marketing*

(205) Le autorità francesi rammentano che gli aeroporti regionali in via di sviluppo hanno la necessità di promuovere i propri servizi e la propria regione mediante campagne di marketing per aumentare il volume di passeggeri.

(206) Le autorità francesi rammentano inoltre che secondo la prassi decisionale della Commissione un servizio pagato al prezzo di mercato esclude la presenza di aiuti di Stato.

(207) Le autorità francesi si soffermano sulla valutazione complessa del prezzo di mercato dei servizi di marketing la quale deve tenere conto della natura esatta del servizio fornito, delle modalità del controllo, dell'influenza sul traffico e degli effetti prodotti. Le autorità francesi auspicherebbero che l'esame di tali pratiche fosse affrontato globalmente per evitare di sfavorire alcuni aeroporti rispetto ad altri.

(208) Le autorità francesi condividono l'analisi della Commissione, espressa ai considerando 205 e 214 della decisione di avvio, relativa alla necessità di una valutazione congiunta dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di marketing e alla necessità di un metodo congiunto per quanto riguarda i diversi enti pubblici e la CCI nell'ambito del finanziamento dei contratti di marketing.

(209) Le autorità francesi affermano di essere nell'impossibilità di dimostrare che i contratti di marketing stipulati con Ryanair/AMS fossero conformi al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, poiché tale principio esclude qualsiasi considerazione riguardante lo sviluppo regionale, mentre la decisione delle varie autorità regionali di partecipare al loro finanziamento era basata proprio su tale considerazione. Le autorità francesi sottolineano che a loro parere il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato non sia adatto ad aeroporti il cui volume di passeggeri è inferiore a 1 milione l'anno e che devono tenere in considerazione elementi diversi dalla loro redditività.

(210) Le autorità francesi mettono in evidenza le ricadute positive delle attività aeroportuali sullo sviluppo regionale e ritengono quindi naturale che gli enti locali, impegnati nello sviluppo economico e turistico del proprio territorio, utilizzino servizi che consentano loro di promuovere la regione e di attirare viaggiatori.

(211) Le autorità francesi rammentano le ricadute economiche generata dall'aeroporto. Nel 2010, ad esempio, i passeggeri in arrivo delle compagnie aeree a basso costo atterrate all'aeroporto di La Rochelle hanno speso circa 30 milioni di EUR.

(212) Per quanto riguarda la CCI, le autorità francesi giustificano il ricorso ai servizi di marketing come segue: «per quanto riguarda le considerazioni che hanno condotto la CCI a concludere le convenzioni esaminate, la possibilità di diffondere annunci pubblicitari relativi sia all'aeroporto di La Rochelle e alla sua regione sia a tutte le destinazioni servite dall'aeroporto su un sito web così frequentato come quello di Ryanair, rappresentava un'opportunità per attirare una maggiore clientela, che la CCI, interessata ad aumentare il traffico e quindi le entrate dell'aeroporto, ha naturalmente colto». Le autorità francesi aggiungono che «dal punto di vista dell'aeroporto di La Rochelle, la sua strategia di sostegno al marketing ha dato i propri frutti poiché ne è risultato un forte aumento del numero di passeggeri nel periodo in questione e di conseguenza un aumento costante dei diritti aeroportuali e delle entrate extra aeronautiche [...]».

(213) Per quanto riguarda le somme versate a Jet2 per i servizi di marketing, le autorità francesi applicano lo stesso ragionamento enunciato in precedenza per Ryanair e AMS.

(214) Le autorità francesi rammentano inoltre che, contrariamente alle informazioni contenute nella relazione del 2008 della CRC e riprese dalla Commissione al considerando 39 della decisione di avvio, easyJet non ha ricevuto alcun finanziamento per servizi di marketing o pubblicità.

7. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

7.1. **Misure a favore dell'aeroporto**

(215) In questa sezione la Commissione analizzerà le varie misure di sostegno finanziario concesse alla aeroporto e descritte nella sezione 3.1.

7.1.1. *Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE*

(216) L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE stabilisce che sono incompatibili con il trattato «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».

(217) La qualificazione di una misura come aiuto di Stato presuppone quindi che vengano soddisfatte le condizioni cumulative di seguito indicate:

— il beneficiario sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, il che presuppone che eserciti un'attività economica;

— la misura in questione sia finanziata mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato;

— la misura conferisca un vantaggio selettivo al suo beneficiario o ai suoi beneficiari;

— che la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

7.1.1.1. Nozione di impresa e di attività economica

a) Quadro generale

(218) Come rammentato dalla Commissione negli orientamenti del 2014 ([40]), dalla data della sentenza *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000) ([41]), la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato. Al contrario, prima di questa data, a causa dell'incertezza esistente, le autorità pubbliche potevano ritenere legittimamente che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali non costituisse un aiuto di Stato e, di conseguenza, che tali misure non dovessero essere notificate alla Commissione. Ne consegue che, in base alle norme sugli aiuti di Stato, la Commissione non può ora contestare tali misure di finanziamento concesse prima del 12 dicembre 2000.

([40]) Orientamenti del 2014, punti 28 e 29.

([41]) Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) Nella fattispecie, le sovvenzioni all'investimento sono state concesse dopo il 12 dicembre 2000, così come i potenziali aiuti al funzionamento, il cui esame riguarda il periodo dal 1º gennaio 2001. Le autorità francesi non possono quindi invocare l'incertezza giuridica sulla qualificazione dell'attività aeroportuale della piattaforma di La Rochelle come non economica, poiché le misure in questione sono state adottate dopo il 12 dicembre 2000.

(220) D'altra parte come indicato sempre negli orientamenti del 2014, non tutte le attività di un aeroporto sono necessariamente di natura economica ([42]). Le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non sono di natura economica e non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

(221) Le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2001 e nel 2005 (cfr. tabella 8) sono state utilizzate in particolare per finanziare gli investimenti relativi alla sala imbarchi e alla zona arrivi, alla pista, alla pista di rullaggio e al parcheggio degli aeromobili. Si tratta di infrastrutture oggetto di gestione commerciale da parte della CCI, che è il gestore aeroportuale e fattura le spese agli utilizzatori di tali risorse, pertanto gli investimenti in questione sono inerenti all'attività commerciale dell'aeroporto e le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2001 e 2005 sono quindi andate a vantaggio di attività economiche.

(222) Per quanto riguarda le nozioni di impresa e di attività economica, il finanziamento dell'anzidetta infrastruttura aeroportuale e i potenziali aiuti al funzionamento sono quindi essenzialmente destinati a contribuire al finanziamento dell'attività economica di gestione commerciale dell'aeroporto esercitata dalla CCI e pertanto possono a buon titolo rientrare nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

b) Caso particolare delle sovvenzioni per compiti di competenza dello Stato

(223) Come indicato alla tabella 4, l'oggetto del procedimento di indagine formale comprende sovvenzioni (in particolare da parte del FIATA) che sono state utilizzate per finanziare vari investimenti legati alla sicurezza, in particolare i sistemi e dispositivi d'ispezione e controllo dei bagagli da stiva, di controllo dell'accesso comune alla zona riservata ai locali e d'ispezione e controllo delle persone e dei bagaglio a mano. Gli investimenti miravano anche a garantire una maggiore protezione dato che sono stati acquistati veicoli per i servizi di salvataggio e antincendio degli aeromobili. Tali sovvenzioni sono state concesse in applicazione del sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi descritto nei considerando 32 e seguenti.

(224) Come rammentato dalla Commissione negli orientamenti del 2014, la Corte di giustizia ha indicato che le attività poste in linea di principio sotto la responsabilità dello Stato che agisce nell'esercizio ufficiale delle sue prerogative di pubblico potere non sono di natura economica e non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato ([43]). Secondo gli orientamenti del 2014, attività quali il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio degli aeromobili, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ([44]).

(225) Gli orientamenti del 2014 precisano inoltre che per non costituire un aiuto di Stato il finanziamento pubblico delle attività non economiche deve essere strettamente limitato alla compensazione dei costi che esse comportano e non deve comportare indebite discriminazioni tra aeroporti. In merito a questa seconda condizione, gli orientamenti precisano che quando è considerato normale in un determinato ordinamento giuridico che alcuni aeroporti civili debbano sostenere determinati costi inerenti alla loro gestione mentre altri aeroporti non hanno tale onere, ai secondi può essere concesso un vantaggio competitivo, indipendentemente dalla circostanza che tali costi siano connessi a un'attività che in generale è considerata di natura non economica ([45]).

— *Natura non economica delle attività finanziate*

([42]) Orientamenti del 2014, punti 34 e 35.
([43]) Sentenza della Corte di giustizia, Commissione/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punti 7 e 8, e sentenza della Corte di giustizia del 4 maggio 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI: EU:C:1988:225, punto 18.
([44]) Orientamenti del 2014, punto 35.
([45]) Orientamenti del 2014, punti 36 e 37.

(226) Le attività finanziate dal sistema generale di finanziamento dei compiti di competenza dello Stato negli aeroporti francesi, sistema descritto ai considerando 32 e seguenti, si riferiscono alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita ([46]), ai servizi di polizia ([47]), ai servizio di salvataggio e antincendio degli aeromobili ([48]), alla sicurezza del traffico aereo ([49]) e alla tutela dell'ambiente umano e naturale ([50]). Queste attività possono legittimamente essere considerate di responsabilità dello Stato nell'esercizio delle sue prerogative di pubblico potere. Pertanto la Francia può legittimamente considerare che questi compiti rientrino nella sfera di competenza dello Stato, ossia non economiche, in forza del diritto in materia di aiuti di Stato. Ne consegue che essa può prevedere anche un finanziamento pubblico destinato a compensare i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per l'esecuzione di questi compiti, visto che la legislazione nazionale pone tale esecuzione a loro carico, e a condizione che questo finanziamento non dia luogo a sovracompensazioni, né a discriminazioni tra aeroporti.

— *Compensazione rigorosa e non discriminazione dei finanziamenti*

(227) Consegue da quanto descritto ai considerando 32 e seguenti che il sistema previsto dalla legislazione francese si basa su rigorosi meccanismi di controllo dei costi, ex ante e ex post, che permettono di versare ai gestori aeroportuali, mediante la tassa aeroportuale e la misura integrativa, solo le somme strettamente necessarie alla copertura di tali costi.

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

(229) Questo sistema nazionale è stato applicato all'aeroporto di La Rochelle dall'inizio del periodo in esame. Pertanto i finanziamenti ricevuti in sua applicazione non costituiscono aiuti di Stato a favore dell'aeroporto.

7.1.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

(230) I seguenti enti locali e autorità pubbliche hanno concesso sovvenzioni al gestore dell'aeroporto di La Rochelle: lo Stato francese, la regione Poitou-Charentes, il dipartimento della Charente-Maritime, la Communauté d'Agglomération di La Rochelle e la CCI - servizio generale di La Rochelle.

a) CCI-servizio generale di La Rochelle

(231) In primo luogo, per stabilire se le risorse delle camere di commercio e industria costituiscano risorse statali e se il loro utilizzo sia imputabile allo Stato, la Commissione osserva che l'articolo L 710-1 del codice di commercio descrive le camere di commercio e industria come un «organismo intermedio dello Stato». Più precisamente, le camere di commercio e industria sono enti pubblici ai sensi del diritto francese. Secondo l'articolo L 710-1 del codice di commercio attualmente in vigore «la CCI Francia, le camere di commercio e industria regionali, le camere di commercio e industria territoriali e i gruppi interconsolari sono enti pubblici sotto la tutela dello Stato e amministrati da dirigenti eletti».

(232) Il medesimo articolo inoltre specifica i compiti delle camere di commercio e industria: «la rete [delle camere di commercio e industria] e, al suo interno, ogni ente o camera dipartimentale contribuiscono allo sviluppo economico, alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese e delle loro associazioni eseguendo, nelle condizioni stabilite per decreto, ogni incarico di servizio pubblico e ogni compito di interesse generale necessari all'adempimento di tali funzioni».

([46]) Rientrano in questa categoria l'ispezione e il controllo dei bagagli da stiva, dei passeggeri e dei bagagli a mano e il controllo degli accessi comuni alla zona riservata.
([47]) A tale categoria appartiene anche il controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica.
([48]) Come precedentemente indicato, queste tre categorie sono esplicitamente citate negli orientamenti del 2014 come esempi di attività non economiche.
([49]) Questa categoria comprende la prevenzione del rischio rappresentato dalla fauna selvatica.
([50]) Le misure di controllo ambientale rientrano in questa categoria.

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

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

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

3° un compito di sostegno e consulenza per lo sviluppo internazionale delle imprese e l'esportazione della loro produzione, in collaborazione con l'agenzia di cui all'articolo 50 della legge n. 2003-721 del 1° agosto 2003;

4° un compito a favore della formazione professionale iniziale o continua, grazie soprattutto agli istituti scolastici pubblici e privati che esso/a crea, gestisce o finanzia;

5° un compito volto alla creazione e gestione di infrastrutture, soprattutto portuali e aeroportuali;

6° i compiti di natura commerciale che gli/le sono affidati da una persona pubblica o che si rivelano necessari all'assolvimento degli altri suoi compiti;

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

(233) Pertanto l'enunciazione dei compiti delle camere di commercio e industria di cui all'articolo L 710-1 del codice di commercio succitato, indica che la ragion d'essere e l'obiettivo primario delle camere di commercio e industria sono costituiti dai compiti di interesse generale attribuiti loro dalla legge, che consistono principalmente nel rappresentare gli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi presso i pubblici poteri, nel sostenere le imprese locali e nel rafforzare la capacità di attrazione e la pianificazione dei territori. Le attività industriali e commerciali delle camere di commercio e industria sono collegate all'esercizio dei loro compiti di interesse generale e mirano a contribuire all'assolvimento di tali compiti.

(234) Questa disposizione legislativa, stabilita nel 2005, ha subito modifiche fino alla sua versione attuale, ma i principi fondamentali in essa enunciati sono rimasti invariati. Analogamente, le norme previgenti all'articolo L 710-1 del codice di commercio si basavano su questi stessi principi. Per tutto il periodo in esame quindi le camere di commercio e industria come la CCI sono rimaste enti pubblici istituiti dalla legge, amministrati da dirigenti eletti e agenti sotto la tutela dello Stato. D'altra parte, essendo enti intermedi dello Stato, le camere di commercio e industria hanno compiti di interesse generale che consistono nel rappresentare gli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi presso gli altri pubblici poteri nazionali e stranieri, oltre a contribuire alla capacità di attrazione e alla pianificazione dei territori, nonché al sostegno delle imprese.

(235) La Commissione sottolinea inoltre che, a norma degli articoli R 712-2 e seguenti del codice di commercio, le camere di commercio e industria sono sottoposte a una tutela esercitata dai rappresentanti dello Stato. In tal senso, l'autorità di tutela ha accesso a tutte le sedute delle assemblee generali delle CCI e può far aggiungere punti all'ordine del giorno di tali assemblee. L'autorità di tutela deve inoltre essere destinataria di alcune categorie di delibere importanti, stabilite per legge (riguardanti ad esempio il bilancio, l'assunzione di prestiti, la concessione di garanzie a terzi, la cessione, l'acquisizione o l'aumento di partecipazioni finanziarie in società civili o commerciali ecc.). In particolare, le delibere relative ai bilanci iniziali, rettificativi ed eseguiti sono esecutive solo se approvate dall'autorità di tutela, anche tacitamente.

(236) Nel bilancio generale delle camere di commercio e industria abbondano le entrate fiscali provenienti dalle imprese iscritte al registro del commercio e delle società. Infatti le risorse delle camere di commercio e industria sono costituite prevalentemente da entrate fiscali (la tassa per le spese delle camere di commercio e industria introdotta con l'articolo 1600 del codice generale delle imposte), da sovvenzioni, nonché da fondi provenienti da attività di formazione e di gestione delle infrastrutture di trasporto. Questo significa che, per coprire le loro spese, le camere di commercio e industria non devono contare solo sulle loro entrate commerciali. Ciò tende a confermare la conclusione secondo cui le attività industriali e commerciali delle camere di commercio e industria sono collegate all'esercizio di questi compiti di interesse generale e mirano a contribuire all'assolvimento di tali compiti.

(237) Alla luce di quanto precede, le camere di commercio e industria come la CCI devono essere considerate enti pubblici le cui decisioni, al pari di quelle dell'amministrazione centrale dello Stato o degli enti territoriali, sono da ritenere «imputabili allo Stato» ai sensi della giurisprudenza sugli aiuti di Stato ([51]) e le cui risorse costituiscono risorse statali. Anche il Tribunale dell'Unione europea ha confermato tale metodo in diverse sentenze riguardanti gli aiuti versati dalle CCI di Nîmes, Angoulême e Pau alle compagnie aeree ([52]).

b) Enti locali

(238) Le risorse degli enti locali che hanno concesso sovvenzioni all'aeroporto, ossia la regione Poitou-Charentes, il dipartimento della Charente-Maritime e la communauté d'Agglomération di La Rochelle, sono risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([53]). Inoltre il comportamento di questi enti rientra, allo stesso titolo delle misure adottate dal potere centrale, nell'ambito di applicazione di questo articolo qualora ne ricorrano i presupposti ([54]). Le decisioni degli enti locali esaminate nella fattispecie devono pertanto essere considerate imputabili allo Stato (in senso lato), ai sensi della giurisprudenza sugli aiuti di Stato.

(239) I versamenti per la gestione e il funzionamento dell'aeroporto di Rochefort sono stati effettuati dal Syndicat Mixte de l'Aéroport, che riunisce diversi enti locali ([55]) e quindi costituiscono anch'essi risorse statali, la cui concessione è imputabile allo Stato.

c) Stato

(240) Le sovvenzioni a copertura dei compiti di competenza dello Stato sono state finanziate dal FIATA, un fondo gestito dallo Stato, o direttamente dal bilancio dello Stato e quindi costituiscono risorse statali il cui utilizzo è imputabile allo Stato.

(241) Lo sviluppo delle infrastrutture è in parte finanziato dal FESR. Ora, tale finanziamento è considerato come una risorsa statale poiché è concesso sotto il controllo dello Stato interessato ([56]). È inoltre imputabile allo Stato in quanto la decisione di utilizzarlo è adottata dalle autorità francesi.

(242) In conclusione, tutte le misure a favore dell'aeroporto La Rochelle oggetto della presente indagine sono imputabili allo Stato e finanziate con risorse statali.

7.1.1.3. Vantaggio selettivo

(243) Per valutare se una misura statale conceda un vantaggio selettivo a un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, è opportuno stabilire se l'impresa in questione benefici di un vantaggio economico che le consenta di non sostenere costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle risorse finanziarie proprie o se beneficia di un

([51]) Ad esempio, la sentenza del Tribunale del 12 dicembre 1996, Compagnie nationale Air France/Commissione, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punti da 58 a 61, la sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de- Calais e Communauté d'Agglomération di Douaisis/Commissione, cause riunite T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108.

([52]) Sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, Ryanair DAC / Commissione, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punti da 85 a 89; sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, Ryanair DAC/Commissione, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, punto 89; sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punti da 97 a 106.

([53]) Sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011 nelle cause riunite T-267/08 e T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais/Commissione, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108.

([54]) Sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002 nelle cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-148/99, Diputación Foral de Álava e.a. /Commissione, ECLI:EU:T:2002:59, punto 142.

([55]) Fino al 2007 il sindacato misto riuniva il consiglio generale della Charente-Maritime, la Communauté d'Agglomération del Pays Rochefortais, la Communauté de communes del Pays Royannais, la Communauté de communes dell'Ile d'Oléron, la Communauté de communes del Sud Charente e Communauté de communes del bacino di Marennes.

([56]) Per quanto riguarda la qualificazione delle risorse del FESR come aiuto di Stato, cfr. la decisione della Commissione, del 22 novembre 2006, *South Yorkshire digital region broadband project*, aiuto di Stato N 157/2006, considerando 29 (GU C 80 del 13.4.2007, pag. 1), e la decisione della Commissione del 15 giugno 2006, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, aiuto di Stato N 44/2010, considerando 69 e 70 (GU C 215 del 21.7.2011, pag. 21).

vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([57]). È opportuno inoltre stabilire se la misura in questione possa essere considerata una compensazione di un servizio pubblico che soddisfa le condizioni della sentenza *Altmark* ([58]).

a) Nozione di servizio di interesse economico generale e applicazione della sentenza Altmark

(244) In primo luogo è opportuno capire se le diverse misure all'esame possano essere considerate compensazioni di un servizio pubblico concesse per la prestazione di un effettivo servizio di interesse economico generale («SIEG»).

(245) È bene rammentare a tale proposito che nella sentenza *Altmark* la Corte di giustizia ha stabilito che le compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE quando ricorrono cumulativamente quattro presupposti. In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro. In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente. In terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto delle relative entrate e di un margine di utile ragionevole. In quarto luogo, quando la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata all'esito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di mezzi, avrebbe dovuto sopportare.

(246) Ai fini dell'applicazione delle suddetti presupposti, il primo punto da esaminare è l'esistenza di un effettivo SIEG.

(247) Nella fattispecie, le autorità francesi ritengono che la gestione dell'aeroporto La Rochelle debba essere considerata nel suo complesso come un SIEG: in particolare basano la loro argomentazione principalmente sul contributo della piattaforma aeroportuale al dinamismo economico locale. Esse ritengono in effetti che il compito di sviluppo del traffico aereo, affidato dalla CCI alla CCI-aeroporto possa «essere considerato un obbligo di servizio pubblico ai sensi della sentenza Altmark». Secondo le autorità francesi, questo compito riguarda lo «sviluppo economico e turistico del territorio» che richiederebbe a loro dire «i) l'incremento del flusso passeggeri che genera entrate e posti di lavoro per l'economia regionale […] e ii) lo sviluppo della zona commerciale situata nei pressi dell'aeroporto». A proposito di questo zona commerciale, le autorità francesi nominano varie imprese che vi sono insediate e affermano che, ai sensi dell'articolo L 170-1 del codice di commercio, alla CCI è affidato «il compito di creare e gestire infrastrutture, in particolare portuali e aeroportuali» ([59]).

(248) La Commissione ha espresso disaccordo con questa analisi. Per comprendere se la gestione di un aeroporto costituisce un SIEG, è infatti importante analizzare il bisogno di interesse generale al quale questa attività risponde.

(249) Il punto 69 degli orientamenti del 2014 stabilisce che «affinché un'attività possa essere considerata un SIEG, deve presentare caratteristiche specifiche che la differenziano dalle attività economiche ordinarie». Infatti, secondo la giurisprudenza della Corte, i SIEG sono servizi che hanno un carattere specifico rispetto a quello di altre attività della vita economica ([60]) e le imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale hanno una «specifica missione» ([61]). In generale, l'affidamento di una «specifica missione di servizio pubblico» implica la prestazione di servizi che un'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni ([62]).

([57]) Sentenza del 14 febbraio 1990, Francia/Commissione, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punto 41.

([58]) Sentenza del 24 luglio 2003, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Osservazioni della Francia sulla decisione di avvio.

([60]) Cfr. sentenza della Corte del 10 dicembre 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punto 27; sentenza della Corte del 17 luglio 1997, GT-Link A/S/De Danske Statsbaner, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, punto 53 e sentenza della Corte del 18 giugno 1998, Corsica Ferries France SA/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl e Ministero dei Trasporti e della Navigazione, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punto 45.

([61]) Cfr. in particolare, sentenza del 27 marzo 1974, BRT/SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4, punti 46 e 47).

(250) Al punto 69 degli orientamenti del 2014 si afferma inoltre che «l'obiettivo di interesse generale perseguito dai pubblici poteri non può ridursi allo sviluppo di talune attività o regioni economiche come previsto all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato» ([63]). È innegabile che migliorando l'accessibilità di una regione, in particolare rompendo il suo isolamento, un aeroporto possa avere ripercussioni positive sullo sviluppo economico locale. Tuttavia il semplice fatto che la presenza e l'attività di un aeroporto generino posti di lavoro diretti e indiretti e stimolino l'attività di imprese locali, in particolare nel settore del turismo, non può essere considerato un criterio pertinente per stabilire l'esistenza di un effettivo SIEG.

(251) Di conseguenza, il contributo dell'aeroporto di La Rochelle al dinamismo economico locale, su cui la Francia ha fatto principalmente leva per sostenere la propria tesi sull'esistenza di un effettivo SIEG, non è in sé un fattore determinante, se considerato separatamente dal contributo di questo aeroporto all'accessibilità della regione.

(252) Inoltre al punto 72 gli orientamenti prevedono che: «Per quanto riguarda gli aeroporti, la Commissione ritiene possibile che la gestione complessiva di un aeroporto, in casi ben giustificati, venga considerata un servizio di interesse economico generale. [...] [L]a Commissione ritiene che ciò possa avvenire soltanto nel caso in cui parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale. Tale valutazione andrebbe fatta tenendo conto di altri modi di trasporto, in particolare di servizi di treni ad alta velocità o collegamenti marittimi serviti da traghetti» ([64]).

(253) Per quanto riguarda il contributo dell'aeroporto di La Rochelle all'accessibilità della regione, è opportuno notare che La Rochelle è collegata, ad esempio, a Parigi e Bordeaux da frequenti servizi ferroviari, con tempi di percorrenza rispettivamente di circa 3 ore e 2 ore e mezza. Per quanto riguarda la rete stradale, la città di La Rochelle è ubicata a prossimità delle autostrade A837, A10 e A83, che la collegano direttamente a diverse grandi metropoli francesi in particolare Bordeaux e Nantes. Alla luce dei suddetti elementi, non è possibile sostenere che una parte della zona potenzialmente servita dall'aeroporto di La Rochelle rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

(254) Emerge infine dalle osservazioni delle autorità francesi che esse non hanno risposto all'osservazione formulata nella decisione di avvio rimettendo in discussione l'argomentazione relativa all'esistenza di un effettivo SIEG per l'aeroporto di La Rochelle nel suo complesso. La Commissione in effetti affermava che la gestione dell'aeroporto di La Rochelle «comprende anche attività non direttamente legate alle attività di base dell'aeroporto, quali la costruzione, il finanziamento, la gestione e la locazione di spazi e immobili, sia per uffici e magazzini, sia per alberghi e imprese industriali sul sedime aeroportuale come pure per i negozi, i ristoranti e i parcheggi. Infine sebbene le autorità francesi ritengano che tutte le attività degli aeroporti in questione costituiscano obblighi di servizio pubblico, non è prevista una contabilità separata per le entrate provenienti dalle attività commerciali.» Ritenendo che tali attività non direttamente legate alle attività di base dell'aeroporto rientrino negli obblighi di servizio pubblico, le autorità francesi hanno ignorato il fatto che tali attività non presentano un carattere specifico rispetto a quello di altre attività della vita economica e che gli operatori economici forniscono gli stessi servizi nella stessa misura o alle stesse condizioni sia all'esterno che all'interno del sedime aeroportuale. Di conseguenza, ritenendo che tutte le attività della piattaforma aeroportuale costituiscano obblighi di servizio pubblico, le autorità francesi hanno commesso un manifesto errore di valutazione nella definizione del SIEG.

(255) La Commissione rileva inoltre che i documenti contabili forniti dall'aeroporto, in particolare il piano economico-finanziario 2001-2014, non distinguono tra le attività di base dell'aeroporto e quelle che non lo sono. Al contrario, sembra che i disavanzi di gestione registrati nel periodo in esame siano stati compensati a posteriori dalle anticipazioni di cassa fornite dalla CCI-servizio generale anch'esse oggetto della presente decisione. Tali compensazioni erano finalizzate a un equilibrio contabile senza distinzione tra le attività di base dell'aeroporto.

(256) Pertanto, alla luce di quanto precede e delle motivazioni presentate dalle autorità francesi, la Commissione ritiene che esse abbiano commesso un errore manifesto di valutazione nel considerare la gestione dell'aeroporto di La Rochelle nel suo complesso un SIEG. In particolare, l'attività del gestore dell'aeroporto di La Rochelle, che consiste nell'accogliere voli commerciali per il trasporto di passeggeri, non può essere considerata un effettivo SIEG. Di

([63]) Cfr. anche la decisione della Commissione, del 16 novembre 2004, France, *Projet de réseau de télécommunication haut débit des Pyrénées-Atlantiques*, aiuto di Stato N 3881/2004, considerando 53 (GU C 162 del 2.7.2005, pag. 5).

([64]) Orientamenti del 2014, punto 72.

conseguenza, dal momento che le diverse misure di sostegno finanziario oggetto della presente indagine erano destinate a finanziare la gestione complessiva dell'attività dell'aeroporto, esse non possono essere considerate compensazioni finanziarie per la gestione di un effettivo SIEG.

(257) Inoltre anche se la gestione dell'aeroporto di La Rochelle fosse legittimamente considerata in tutto o in parte un SIEG, le misure in questione non soddisferebbero comunque i presupposti cumulativi enunciati nella sentenza *Altmark*. Esse non soddisfano infatti la prima, secondo e quarta condizione, come sarà dimostrato di seguito alla luce della comunicazione relativa all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alle compensazioni concesse per la prestazione di SIEG ([65]) («la comunicazione SIEG»).

— *Obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti a carico dell'impresa (prima condizione)*

(258) Secondo la sentenza *Altmark*, l'impresa beneficiaria deve essere stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro.

(259) Dal momento che le autorità francesi hanno commesso un errore manifesto di valutazione nel ritenere la gestione complessiva dell'aeroporto un SIEG e che le misure oggetto della presente indagine sono servite a finanziare la gestione complessiva dell'aeroporto, la prima condizione della sentenza *Altmark* non è soddisfatta.

(260) Inoltre secondo la comunicazione SIEG ([66]), perché la prima condizione della sentenza *Altmark* sia soddisfatta, la missione di servizio pubblico deve essere conferita mediante un atto o insieme di atti che, a seconda della legislazione degli Stati membri, può assumere la forma di un atto legislativo o regolamentare o di un contratto. Tale atto o insieme di atti deve almeno precisare l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, l'impresa e, se del caso, il territorio interessati, la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa dall'autorità in questione, i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione e le modalità per evitare le sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero. Gli unici atti presentati dalla Francia che potrebbero eventualmente assolvere a questa funzione sono l'articolo L 170-1 del codice di commercio, le decisioni della CCI del 21 febbraio 2003 e del 25 giugno 2004 e la procedura di definizione della somma stanziata all'aeroporto, stabilita dalla circolare n. 111 del 30 marzo 1992 ([67]) («circolare n. 111»), che dovrebbero presentare garanzie di natura tale da evitare qualsiasi sovracompensazione.

(261) Sembra tuttavia che nessuno di questi atti definisca chiaramente gli obblighi di servizio pubblico. In particolare non specificano il contenuto, la durata degli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo e revisione di eventuali meccanismi di compensazione finanziaria. Tali atti pertanto non soddisfano i requisiti della prima condizione della sentenza *Altmark*, anche senza considerare che gli obblighi imposti alla CCI-aeroporto non sono un effettivo SIEG.

— *Parametri della compensazione previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (seconda condizione)*

(262) Le sovvenzioni puntuali e gli anticipi rimborsabili ricevuti dalla CCI-aeroporto sono misure puntuali concesse seguendo la corrente per coprire i costi d'investimento necessari e finanziare il disavanzo d'esercizio dell'aeroporto. Esse non risultano pertanto da parametri per il calcolo previamente definiti.

(263) È opportuno notare che i compiti della CCI-aeroporto per il periodo dal 2000 al 2012 sono stabiliti dai suoi testi di riferimento. Ora, questi atti non prevedono un meccanismo di compensazione finanziaria a favore della CCI secondo parametri previamente definiti in modo obiettivo e trasparente.

([65]) Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag.4).

([66]) Cfr. la nota 66, punto 52.

([67]) Circolare n. 111 del 30 marzo 1992 che stabilisce le regole di bilancio, contabili e finanziarie applicabili all'ACFCI (assemblea delle camere francesi di commercio e industria), alle CRCI (camere regionali di commercio e industria), alle CCI e ai GIC (gruppi interconsolari).

(264) Inoltre nemmeno la procedura per stabilire la compensazione, che secondo la Francia è contenuta nella procedura di definizione della somma da stanziare all'aeroporto, stabilita dalla circolare n. 111, prevede un meccanismo di compensazione finanziaria a favore del gestore.

(265) Di conseguenza, le misure di sostegno finanziario concesse alla CCI-aeroporto non soddisfano la seconda condizione della sentenza *Altmark*.

— *Giusta compensazione dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico(terza condizione)*

(266) La compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o parzialmente i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto delle relative entrate e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi.

(267) Non è previsto che la CCI paghi alcuna compensazione supplementare per l'uso commerciale di qualsiasi infrastruttura aggiuntiva finanziata dalla regione.

(268) le autorità francesi sostengono che queste infrastrutture aggiuntive sono necessarie allo svolgimento dei compiti di servizio pubblico e che la loro realizzazione rientra nell'equilibrio economico. Appare evidente tuttavia che tali infrastrutture siano inerenti all'attività economica di gestione dell'aeroporto e siano finalizzate in particolare al suo sviluppo. Esse pertanto non soddisfano il criterio dell'interesse generale descritto sopra.

(269) Di conseguenza, la compensazione non soddisfa la terza condizione della sentenza *Altmark*. Sebbene le condizioni della sentenza *Altmark* siano cumulative e quindi sia sufficiente che una sola di esse non sia soddisfatta perché la Commissione possa affermare la presenza di un vantaggio per il gestore aeroportuale, si procederà ad analizzare comunque anche la quarta condizione.

— *Modalità di scelta del prestatore (quarta condizione)*

(270) Secondo la quarta condizione della sentenza *Altmark*, la compensazione concessa deve essere il risultato di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività (primo criterio), oppure il risultato di un'operazione di analisi comparativa con un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari (secondo criterio).

(271) La CCI non è stata scelta come gestore aeroportuale a seguito di una procedura di appalto pubblico e la Commissione non dispone di elementi che possano indicare che gli importi delle misure di sostegno finanziario di cui ha beneficiato sono stati determinati in base a un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi, avrebbe dovuto sostenere.

(272) Di conseguenza, le misure di sostegno finanziario concesse alla CCI-aeroporto non soddisfano la quarta condizione della sentenza *Altmark*.

(273) Poiché nessuna delle quattro condizioni della sentenza Altmark è soddisfatta, le varie misure a favore del gestore aeroportuale non possono essere considerate come compensazioni di un servizio pubblico, concesse in vista della gestione di un SIEG. La Commissione non può quindi escludere, in questa fase, la presenza di un vantaggio per il gestore aeroportuale.

b) Analisi dell'esistenza di un vantaggio economico selettivo

1) Sovvenzioni all'investimento

(274) Per quanto riguarda le sovvenzioni agli investimenti per un importo totale di circa 3 milioni di EUR per la costruzione di una nuova sala imbarchi e una nuova zona arrivi, il rafforzamento, l'allungamento e l'ampliamento della pista, il rafforzamento e l'ampliamento della pista di rullaggio, il rafforzamento e l'ampliamento dell'area di parcheggio degli aeromobili e la creazione di un bacino di decantazione per rendere l'aeroporto conforme alla legge sulle acque, le autorità francesi non hanno presentato alcun argomento che permetta di ritenere che i vari enti pubblici che hanno concesso tali sovvenzioni potessero aspettarsi un ritorno sugli investimenti tale da soddisfare un investitore operante in un'economia di mercato che agisse in loro vece. Appare evidente piuttosto che l'erogazione delle sovvenzioni all'investimento da parte dei vari enti pubblici aveva l'obiettivo di contribuire allo sviluppo regionale come parte del loro mandato di servizio pubblico.

(275) Alla luce di quanto sopra, le sovvenzioni agli investimenti non soddisfano il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Le sovvenzioni all'investimento hanno quindi conferito un vantaggio economico alla CCI-aeroporto. Tali sovvenzioni hanno di fatto alleggerito i costi di investimento che la CCI-aeroporto avrebbe dovuto sostenere senza alcuna prospettiva di un sufficiente ritorno sull'investimento per le autorità che hanno concesso tali sovvenzioni. Inoltre essendo andati a beneficio di una sola impresa, questi vantaggi sono selettivi.

2) Anticipi rimborsabili

(276) Per quanto riguarda gli anticipi rimborsabili per un importo di 8,77 milioni di EUR, occorre notare innanzitutto che essi equivalgono a prestiti a tasso zero concessi dal servizio generale della CCI alla CCI-aeroporto. Secondo la Francia, occorre considerare che un anticipo costituirebbe in realtà un apporto di liquidità effettuato da un socio azionista alla propria controllata. Essa aggiunge che un socio azionista privato in tal caso non effettua un'analisi di redditività, poiché si tratta in realtà di un prestito finalizzato a consentire alla controllata di sviluppare le proprie attività a beneficio dell'azionista stesso. Dal suo punto di vista, ciò è tanto più vero nel caso di specie, in quanto si tratta di un trasferimento finanziario tra dipartimenti della stessa entità giuridica, ossia la CCI. Secondo le autorità francesi, il rischio finanziario per la CCI sarebbe quindi nullo, poiché essa è proprietaria dei terreni e delle infrastrutture, il cui valore supera di gran lunga l'importo degli anticipi ([68]). Una tale motivazione sarebbe pertinente solo se la CCI, concedendo questi anticipi per garantire la continuità del funzionamento dell'aeroporto di La Rochelle, potesse aspettarsi da quest'aeroporto una redditività a più o meno lungo termine, tale da consentirle di ottenere non solo il rimborso di questi anticipi, ma anche un rendimento dei capitali investiti attraverso eventuali utili registrati dall'aeroporto.

(277) La Commissione ha pertanto chiesto alla Francia spiegazioni in merito agli utili che la CCI si sarebbe aspettata dalla concessione di questi anticipi rimborsabili, ma nella sua risposta ([69]), la Francia non ha prodotto alcuno studio o analisi che potesse stabilire l'esistenza di un ipotetico beneficio atteso dalla concessione di tali sovvenzioni. Si è limitata a fare riferimento ai testi che stabiliscono il suo ruolo di proprietario che agisce con ogni mezzo affinché lo sviluppo a lungo termine della propria piattaforma sia garantito.

(278) Nel momento in cui ha concesso i vari anticipi rimborsabili, la CCI non disponeva di garanzie sufficienti che permettessero di prevedere che la gestione dell'aeroporto sarebbe diventata redditizia tanto che la CCI-aeroporto sarebbe stata in grado di rimborsare gli anticipi concessi producendo al contempo un margine di utile tale da remunerare i capitali investiti dal servizio generale della CCI. Gli anticipi rimborsabili sono stati infatti concessi a partire dal 2001 quando il risultato contabile dell'aeroporto era già negativo. Infine, in assenza degli anticipi rimborsabili, i risultati della CCI-aeroporto sarebbero stati ancora peggiori, escludendo di fatto ogni prospettiva di rendimento dei capitali investiti.

(279) Considerati tutti questi fattori, la CCI non poteva ritenere probabile che i capitali investiti mediante gli anticipi concessi alla CCI-aeroporto potessero essere in qualche modo remunerati a più o meno lungo termine. Al contrario, la CCI poteva legittimamente nutrire seri dubbi sulla possibilità che la CCI-aeroporto sarebbe un giorno stata in grado di rimborsare la CCI.

(280) Infine benché fosse previsto che la restituzione degli anticipi rimborsabili iniziasse nel 2014, non era previsto alcun tasso di interesse che remunerasse adeguatamente il credito concesso dalla CCI al suo servizio aeroportuale.

(281) Tenuto conto di quanto precede, emerge che la CCI non ha agito nei confronti del suo servizio aeroportuale come un investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività credibili e documentate.

(282) In conclusione, gli anticipi rimborsabili hanno conferito un vantaggio economico alla CCI-aeroporto. Inoltre essendo andati ciascuno a beneficio di una sola impresa, questi vantaggi sono selettivi.

3) Presunta sovrafatturazione dei servizi forniti dalla CCI all'aeroporto di Rochefort/Saint-Agnant

(283) Per quanto riguarda la presunta sovrafatturazione dei servizi forniti dalla CCI all'aeroporto di Rochefort/Saint-Agnant, le autorità francesi sostengono che ciò sia avvenuto nei termini di un contratto di prestazione di servizi stipulato in collaborazione con la CCI di Rochefort. Infatti, secondo la Francia, la CCI è stata selezionata per la gestione dell'aeroporto di Rochefort a seguito di una procedura di gara indetta l'11 luglio 2001.

([68]) Lettera della Francia del 18 novembre 2015.
([69]) Lettera della Francia del 26 maggio 2014.

(284) Se una vendita di servizi viene effettuata a seguito di una procedura di gara, trasparente, non discriminatoria e incondizionata, in conformità dei principi del TFUE sugli appalti pubblici, si può presumere che la vendita sia conforme alle condizioni di mercato ([70]).

(285) Nel caso di specie, le autorità francesi hanno fornito elementi per dimostrare che la gara d'appalto era: i) competitiva, poiché tutti gli offerenti potevano partecipare alla gara; ii) trasparente, poiché il bando era stato pubblicato sulla stampa e tutti gli offerenti erano stati debitamente informati; iii) non discriminatoria poiché i criteri di selezione erano oggettivi e specificati in anticipo e iv) incondizionata poiché non vi erano condizioni specifiche. Inoltre il criterio di selezione era legato al prezzo.

(286) Alla luce di quanto precede, le informazioni a disposizione della Commissione dimostrano che la procedura di gara è stata aperta, trasparente e incondizionata. La Commissione conclude pertanto che il prezzo dei servizi forniti dalla CCI è effettivamente un prezzo di mercato che non conferisce un vantaggio alla CCI.

4) Presunta sottofatturazione dei servizi forniti dal servizio generale della CCI all'aeroporto.

— *Periodo 2001-2005*

(287) Secondo le informazioni a disposizione della Commissione tra il 2001 e il 2005 i pagamenti erano costituiti da importi forfetari e non vi erano criteri oggettivi di destinazione analitica. Sebbene le spiegazioni delle autorità francesi suggeriscano che gli importi forfetari sono state concessi a condizioni di mercato, diversi elementi mettono in dubbio l'assenza di aiuti di Stato, in particolare la mancanza di criteri di assegnazione analitica.

(288) In particolare, tra il 2001 e il 2005, i pagamenti effettuati dalla CCI-aeroporto in contropartita dei servizi erogati dalla CCI-servizio generale sono stati inferiori di circa il 50% rispetto ai pagamenti effettuati per gli stessi servizi nel periodo 2006 - 2012 (cfr. tabella 5) e hanno registrato un netto aumento al momento dell'introduzione dei criteri di destinazione. L'introduzione di detti criteri dal 2006 ha quindi messo in evidenza che i servizi erogati dal servizio generale della CCI erano chiaramente sottofatturati. La Commissione conclude pertanto che la presunta sottofatturazione dei servizi erogati dal servizio generale della CCI all'aeroporto tra il 2001 e il 2005 ha fornito un vantaggio economico selettivo alla CCI-aeroporto.

— *Periodo 2006-2012*

(289) Per quanto riguarda la presunta sottofatturazione dei servizi erogati dal servizio generale della CCI all'aeroporto tra il 2006 e il 2012, le autorità francesi sostengono che il costo dei servizi comuni ai vari servizi della CCI, ad esempio i servizi di natura strutturale relativi alla contabilità, all'informatica, alle risorse umane ecc. era ripartito tra i suddetti servizi secondo un criterio di assegnazione analitica e quindi sulla base di criteri oggettivi. La Francia sostiene inoltre che la CCI ha effettuato un'analisi dettagliata basata sull'evoluzione del volume di attività trattate e che questo criterio di assegnazione è perfettamente coerente con l'evoluzione del traffico dell'aeroporto. La Francia in più sostiene che l'applicazione del criterio di assegnazione è stata controllata ogni anno, dato che i conti della CCI sono convalidati da un revisore comune dato il consolidamento del gruppo CCI.

(290) La Commissione ritiene che, per il periodo 2006-2012, la Francia abbia effettivamente dimostrato l'esistenza di un criterio di assegnazione, basato su sei parametri oggettivi e pertinenti in base ai servizi forniti dal servizio generale della CCI all'aeroporto:

— per l'amministrazione generale dell'aeroporto, il costo del sottoservizio «consiglieri eletti» è stato calcolato sulla base del numero di ordini del giorno elaborati per le riunioni degli uffici e delle assemblee generali riguardanti l'aeroporto e la percentuale ottenuta è stata applicata ai costi della Presidenza CCI; il costo del servizio «direzione generale» è calcolato in base al tempo dedicato dal direttore generale alle riunioni decisionali, alle riunioni con i rappresentanti del personale, al monitoraggio degli investimenti ecc. Alla luce di quanto sopra, la Commissione conclude che i servizi corrispondono alle esigenze e sono fatturati ai costi del servizio. Inoltre le informazioni messe a disposizione della Commissione dimostrano che i criteri di assegnazione sono stati applicati correttamente;

([70]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, punto 89 e seguenti (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1).

— comunicazione: il costo del servizio è stato calcolato in funzione del tempo impiegato per ogni servizio della CCI;

— contabilità e controllo della gestione: il costo del servizio è stato calcolato in funzione della percentuale del numero di righe contabili registrate;

— servizio informatico: il costo del servizio è stato calcolato in funzione del numero di postazioni informatiche presenti (servizi di acquisto, manutenzione, analisi e implementazione di aggiornamenti hardware e software ecc;)

— risorse umane: il costo del servizio è stato calcolato in funzione dell'organico permanente dell'aeroporto;

— servizio progetto: il costo del servizio è stato calcolato in funzione del tempo impiegato dal servizio che seguiva gli investimenti importanti (tra cui l'ampliamento della sala imbarchi, il terminal) progetto per progetto e in funzione delle gare d'appalto.

(291) Detti criteri sono oggettivi e pertinenti, in quanto si riferiscono al tempo trascorso e al lavoro effettivamente svolto.

(292) La Commissione ritiene inoltre che le autorità francesi abbiano dimostrato che il criterio di assegnazione è stato applicato correttamente, poiché ogni anno i vari criteri sono valutati per garantire che il risultato sia il più vicino possibile alla realtà. Inoltre, anche la concettualizzazione e la scelta dei parametri e del metodo di calcolo sono soggetti a verifica da parte dei revisori.

(293) Alla luce di ciò che precede, la Commissione conclude che la presunta sottofatturazione dei servizi forniti dal servizio generale della CCI all'aeroporto tra il 2006 e il 2012 non conferisce un vantaggio all'aeroporto e non costituisce pertanto un aiuto.

5) Contributi finanziari degli enti locali alle attività promozionali realizzate dall'aeroporto di La Rochelle.

(294) La Commissione ritiene che i contributi finanziari degli enti locali alle attività promozionali realizzate dall'aeroporto di La Rochelle debbano essere analizzati come sostegno al finanziamento della gestione dell'aeroporto e non come finanziamento delle compagnie aeree.

(295) Le autorità francesi e la CCI ritengono invece che questi contributi debbano essere analizzati come acquisti di servizi di marketing effettuati dagli enti locali e quindi come finanziamenti delle compagnie aeree. La CCI sostiene che gli enti locali hanno aderito ai contratti di marketing per raggiungere gli obiettivi prefissati nel quadro dei compiti di interesse generale e, in particolare, per beneficiare di una riduzione dei prezzi da parte di AMS nel contesto di un acquisto in comune ([71]). Le autorità francesi ritengono analogamente che l'aeroporto abbia agito come una centrale di acquisto ([72]).

(296) L'analisi dei fatti, tuttavia, non conferma la versione delle autorità francesi e della CCI. Diversi elementi indicano che i contributi delle autorità locali devono essere analizzati come finanziamento della gestione dell'aeroporto.

(297) Da un lato, come indicato negli orientamenti del 2014, non è raro che i gestori aeroportuali offrano incentivi alle compagnie aeree sotto forma di sostegno alla commercializzazione. Ciò accade in particolare per gli aeroporti regionali che possono avere maggiori difficoltà ad attirare le compagnie aeree rispetto agli aeroporti situati nelle vicinanze delle grandi città. I costi relativi agli accordi di marketing con le compagnie aeree possono quindi essere considerati come normali costi d'esercizio di un gestore aeroportuale ([73]). Di conseguenza, i contributi degli enti locali sono stati utilizzati per coprire parte delle normali spese d'esercizio dell'aeroporto di La Rochelle.

(298) D'altra parte, i contributi degli enti locali sono stati concessi all'aeroporto di La Rochelle, che li ha utilizzati per sviluppare la propria attività economica stipulando contratti di marketing a proprio nome con le compagnie aeree. Inoltre i seguenti elementi indicano che questi contributi non costituiscono acquisti di servizi di marketing da parte delle autorità locali.

([71]) Osservazioni della CCI del 10.6.2014, pagina 27.
([72]) Nota delle autorità francesi dell'11.4.2018, pagina 9.
([73]) Cfr. la decisione della Commissione, dell'11 novembre 2016, SA.24221, Klagenfurt airport - Aid to Ryanair and other airlines, considerando 237.

(299) In primo luogo, come precisato nella sezione 3.1.1.5, questi contributi sono stati erogati nel quadro di convenzioni tra la CCI, da un lato, e il dipartimento della Charente-Maritime, la Communauté d'Agglomération di La Rochelle e la regione Poitou-Charentes, dall'altro. Ora, tali convenzioni non specificano né il tipo di attività promozionali che la CCI avrebbe dovuto avviare né i fornitori dei servizi promozionali. In particolare esse non menzionano il fatto che i servizi promozionali sarebbero stati forniti dalle compagnie aeree o da loro filiali. Nelle sue osservazioni del 4 giugno 2012, la CCI afferma che «l'aeroporto sottolinea che gli enti pubblici nell'impegnarsi a sostenere le attività di marketing dell'aeroporto La Rochelle non intendevano in alcun modo legarsi a un operatore di servizi di marketing particolare, cosa che si evince a sufficienza dalle convenzioni di marketing che concludono in cui il nome dell'operatore dei suddetti servizi non è nemmeno citato» ([74]) È evidente quindi che la CCI ha beneficiato di una notevole autonomia quanto alla scelta del tipo di attività promozionali e dei fornitori di tali servizi.

(300) In secondo luogo, i vari contratti di marketing stipulati dalla CCI con le diverse compagnie aeree e le loro filiali non menzionano mai la partecipazione degli enti locali al finanziamento delle attività di marketing della CCI.

(301) In terzo luogo, è evidente che in alcuni casi la CCI ha concluso contratti di marketing con le compagnie aeree senza avere la garanzia giuridica di ricevere sovvenzioni dagli enti pubblici. Ad esempio, tra il 2004 e il 2006 la CCI ha concluso diversi contratti di marketing con compagnie aeree sulla base di un piano economico-finanziario che prevedeva un contributo finanziario annuale da parte del dipartimento della Charente-Maritime di 144 500 euro. Il dipartimento della Charente-Maritime tuttavia non ha fornito alcun contributo finanziario.

(302) Questi diversi elementi indicano pertanto che i contributi dei vari enti locali devono essere considerati nell'analisi come finanziamento dei costi d'esercizio dell'aeroporto.

7.1.1.4. Distorsione di concorrenza e pregiudizio della concorrenza e del commercio tra Stati membri

(303) Nella decisione di avvio, la Commissione aveva espresso i propri dubbi circa la possibilità che l'aeroporto di La Rochelle potesse entrare in concorrenza con altri aeroporti situati nelle sue vicinanze, ad esempio gli aeroporti di Angoulême, Rochefort e Niort.

(304) Secondo il punto 25 degli orientamenti del 2014 il bacino di utenza di un aeroporto è definibile come un mercato geografico situato in linea di massima nel raggio di un centinaio di chilometri o a una distanza di circa sessanta minuti in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità. Il suddetto punto 25 degli orientamenti però precisa anche che il bacino di utenza di un determinato aeroporto può variare e deve tenere conto delle specificità di ciascun aeroporto. Le dimensioni e la configurazione del bacino di utenza variano infatti da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, ossia i) il modello di gestione, ii) la sua ubicazione e iii) le destinazioni proposte.

(305) Per quanto riguarda l'aeroporto di Angoulême, la Commissione osserva in primo luogo che esso si trova a più di due ore di auto e a 150 km dall'aeroporto di La Rochelle. La distanza tra i due aeroporti quindi è notevolmente superiore a quella indicata al punto 25 degli orientamenti del 2014 e, pertanto, in linea di principio, si può escludere l'aeroporto di Angoulême dal bacino di utenza di La Rochelle. La Commissione osserva inoltre che gli aeroporti di La Rochelle e Angoulême hanno modelli di gestione relativamente diversi. Nel periodo in esame (2001-2012) infatti le attività aeroportuali di La Rochelle si sono basate principalmente su collegamenti di linea per il trasporto di passeggeri verso destinazioni europee operate da compagnie aeree a basso costo come Ryanair o easyJet (cfr. il considerando 29). Le attività dell'aeroporto di Angoulême durante il suddetto periodo sono state invece diverse: i) tra il 2004 e il 2007, è stato operato un solo collegamento di linea nazionale (con obblighi di servizio pubblico) tra Angoulême e Lione; ii) tra il 2008 e il 2009, nei mesi da aprile a ottobre, è stato operato da Ryanair un solo collegamento di linea con Londra Stansted; iii) tra il 2010 e il 2011, non è stato operato alcun collegamento di linea ([75]).

([74]) Osservazioni della CCI del 10.6.2014, paragrafo 34.

([75]) Cfr. 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, considerando 15 e 16 (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 48).

(306) La Commissione osserva inoltre che nel periodo in esame (2001-2012), i due collegamenti operati dall'aeroporto di Angoulême (Lione e Londra Stansted) erano operati parallelamente anche dall'aeroporto di La Rochelle. Per quanto riguarda la destinazione Londra Stansted, la Commissione osserva che tra il 2008 e il 2009, Ryanair ha operato questo collegamento da entrambi gli aeroporti, il che potrebbe indicare che le compagnie aeree li considerano mercati separati. La chiusura del collegamento per Angoulême non ha comportato d'altra parte alcun trasferimento di passeggeri sul collegamento La Rochelle - Londra Stansted.

(307) La Commissione ritiene pertanto che l'aeroporto di La Rochelle non si trovi nel bacino di utenza dell'aeroporto di Angoulême.

(308) Per quanto riguarda le piattaforme di Niort e di Rochefort, la Commissione osserva che i due aeroporti si trovano rispettivamente a 60 minuti d'auto (75 km) e 50 minuti d'auto (54 km) dall'aeroporto di La Rochelle. Tuttavia come ricordato al considerando 304, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può variare e deve tenere conto anche di altre caratteristiche dell'aeroporto, come il suo modello di gestione e i collegamenti operati. Per quanto riguarda il modello di gestione, le attività aeroportuali di La Rochelle (basate principalmente su collegamenti di linea per il trasporto di passeggeri operati da compagnie aeree commerciali su vasta scala come Ryanair o easyJet) differiscono sostanzialmente da quelle degli aeroporti di Niort e Rochefort. Come sottolineato dalle autorità francesi, queste due piattaforme sono principalmente dedicate ad attività di aeroclub e di aviazione leggera e non ospitano vettori aerei per il pubblico. Queste due piattaforme inoltre non dispongono di servizi che consentano alle compagnie aeree di operare collegamenti di linea ([76]), a differenza dell'aeroporto di La Rochelle, che accoglie diverse compagnie aeree che offrono collegamenti di linea con varie destinazioni in Francia e in Europa.

(309) La Commissione ritiene pertanto che gli aeroporti di Niort e Rochefort non siano sostituibili all'aeroporto di La Rochelle come piattaforma per i collegamenti di linea per il trasporto di passeggeri, operati da compagnie aeree commerciali su vasta scala.

(310) La Commissione ritiene tuttavia che l'aeroporto di La Rochelle sia in concorrenza con altre piattaforme aeroportuali, anche situate fuori del suo bacino di utenza. I gestori degli aeroporti dell'UE sono in concorrenza tra loro per attirare le compagnie aeree. Queste decidono, infatti, i collegamenti che operano e le relative frequenze in base a vari criteri, tra cui la potenziale clientela prevista per i collegamenti in questione e le caratteristiche degli aeroporti situati alla partenza e all'arrivo.

(311) Le compagnie aeree esaminano in particolare parametri quali il tipo di servizi aeroportuali forniti, la popolazione o l'attività economica intorno all'aeroporto, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti e le condizioni commerciali complessive per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali (compresi l'esistenza e l'ammontare di incentivi e misure di sostegno alla commercializzazione offerti alle compagnie aeree). Il livello dei diritti, degli incentivi e delle misure di sostegno è un elemento significativo in quanto i fondi pubblici assegnati a un aeroporto potrebbero essere utilizzati per attirare le compagnie aeree e quindi avere un importante effetto distorsivo sulla concorrenza.

(312) Di conseguenza le compagnie aeree distribuiscono le loro risorse, soprattutto per quanto riguarda attrezzature ed equipaggio, tra vari collegamenti tenendo conto, tra gli altri, dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dei prezzi che questi ultimi praticano per tali prestazioni.

(313) Da questi elementi emerge che le diverse misure oggetto della presente indagine, adottate a favore della aeroporto di La Rochelle, nel caso in cui abbiano conferito un vantaggio economico a tale impresa, possono aver rafforzato la posizione di quest'ultima rispetto agli altri gestori aeroportuali europei. Di conseguenza, queste misure possono aver falsato la concorrenza e inciso sugli scambi tra Stati membri.

7.1.1.5. Conclusione sull'esistenza dell'aiuto

(314) Le sovvenzioni relative ai compiti di competenza dello Stato e la presunta sottofatturazione dei servizi forniti dal servizio generale della CCI all'aeroporto tra il 2006 e il 2012 non costituiscono aiuti di Stato. Le sovvenzioni agli investimenti, la sottofatturazione dei servizi forniti dalla CCI - servizio generale all'aeroporto di La Rochelle tra il 2001 e il 2005, gli anticipi rimborsabili ricevuti dall'aeroporto di La Rochelle e i contributi degli enti locali alle attività promozionali dell'aeroporto di La Rochelle costituiscono aiuti di Stato.

([76]) Tra tali servizi figurano i servizi di assistenza a terra, di sicurezza, di salvataggio e antincendio degli aeromobili di livello 1.

7.1.2. *Illegalità degli aiuti*

(315) Le sovvenzioni agli investimenti, la sottofatturazione effettuata tra il 2001 e il 2005, gli anticipi rimborsabili e i contributi alle attività promozionali che la CCI ha ricevuto dal dipartimento della Charente-Maritime, dalla regione Poitou-Charentes e dalla Communauté d'Agglomération di La Rochelle sono stati istituiti senza essere comunicati, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

(316) La decisione della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale («la decisione SIEG del 2005») stabilisce le condizioni alle quali determinati aiuti concessi sotto forma di compensazione di un possono essere esentati dall'obbligo di notificazione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Secondo le autorità francesi, le misure concesse a favore della CCI-aeroporto soddisfano tali condizioni. La Commissione è invece di parere contrario.

(317) In primo luogo, infatti, come precedentemente dimostrato al considerando 261, la gestione dell'aeroporto di La Rochelle non può essere considerata nel suo insieme un effettivo SIEG. Pertanto, dal momento che le diverse misure summenzionate sono state concesse per finanziare la gestione complessiva dell'aeroporto, esse non soddisfano le condizioni previste dalla decisione SIEG del 2005.

(318) In secondo luogo, come indicato in precedenza, anche ipotizzando che la gestione dell'aeroporto possa essere considerata nel suo insieme un SIEG, nessuna delle misure in questione potrebbe costituire una compensazione di servizio pubblico i cui parametri siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente. Come indicato al considerando 273, le misure in questione non soddisfano infatti le condizioni della sentenza *Altmark*.

(319) Alla luce di quanto precede, le sovvenzioni all'investimento, la sottofatturazione effettuata tra il 2001 e il 2005, gli anticipi rimborsabili e i contributi alle attività promozionali che la CCI ha ricevuto dal dipartimento della Charente-Maritime, dalla regione Poitou-Charentes e dalla Communauté d'Agglomération di La Rochelle costituiscono aiuti illegittimi.

7.1.3. *Compatibilità degli aiuti con il mercato interno*

7.1.3.1. Compatibilità degli aiuti agli investimenti

(320) Le misure in questione riguardano le sovvenzioni all'investimento erogate alla CCI- aeroporto da diversi enti pubblici (la Regione Poitou-Charentes, il dipartimento della Charente-Maritime e la Communauté d'Agglomération di La Rochelle) e dal FESR. Come indicato in precedenza, tali sovvenzioni hanno ridotto i costi di investimento che la CCI avrebbe dovuto normalmente sostenere e costituiscono pertanto aiuti agli investimenti.

(321) Dette sovvenzioni sono state concesse prima del 4 aprile 2014, data di applicazione degli orientamenti del 2014. Secondo tali orientamenti, agli aiuti agli investimenti illegittimi agli aeroporti la Commissione applica le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso ([77]).

(322) Nel caso delle sovvenzioni concesse dal 2005, si applicano gli orientamenti del 2005 che erano in vigore all'epoca della concessione delle sovvenzioni.

(323) Invece le sovvenzioni erogate tra il 2000 e il 2005 sono state concesse alla CCI-aeroporto prima dell'entrata in vigore degli orientamenti del 2005, quando non esisteva un criterio di compatibilità specifico per gli aiuti agli investimenti agli aeroporti. La Commissione deve pertanto valutare queste sovvenzioni direttamente secondo l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, tenendo conto della sua prassi decisionale in materia. È opportuno ricordare che la prassi decisionale della Commissione relativa alla valutazione della compatibilità degli aiuti concessi ai gestori aeroportuali è stata consolidata con gli orientamenti del 2005. Pertanto la Commissione ritiene che sia opportuno valutare la compatibilità delle sovvenzioni versate tra il 2000 e il 2005 alla luce dei principi stabiliti negli orientamenti del 2005 e della giurisprudenza ([78]).

([77]) Orientamenti del 2014, punto 173.

([78]) Sentenza della Corte (Grande sezione) del 22 settembre 2020 Repubblica d'Austria/Commissione europea, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 20.

(324) Gli aiuti di Stato a favore degli aeroporti, come qualsiasi altro aiuto di Stato, devono essere necessari ad agevolare lo sviluppo di un'attività economica ed essere proporzionati a quest'obiettivo per essere dichiarati compatibili con il mercato interno in forza dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE. La Commissione esaminerà pertanto l'osservanza di questi criteri di necessità e di proporzionalità, oltre a quelli suindicati degli orientamenti del 2005.

(325) Per stabilire la necessità e la proporzionalità degli aiuti, la Commissione deve anche verificare che il loro importo sia limitato allo stretto necessario per raggiungere l'obiettivo ([79]).

a) Ammissibilità dei costi d'investimento

(326) La Commissione osserva in via preliminare che, secondo gli orientamenti del 2005, i costi ammissibili agli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto devono essere limitati ai costi d'investimento relativi alle infrastrutture aeroportuali propriamente dette (piste, terminali, aree di stazionamento ecc.) o di supporto diretto (impianti antincendio, attrezzature per la protezione e la sicurezza). Dai costi ammissibili dovrebbero invece essere esclusi i costi relativi ad attività commerciali non direttamente legate alle attività di base dell'aeroporto, come la costruzione, il finanziamento, la gestione e la locazione di spazi e beni immobili sia per uffici e magazzini, sia per alberghi e imprese industriali sul sedime aeroportuale, come pure per i negozi, i ristoranti e i parcheggi.

(327) Le varie sovvenzioni agli investimenti concesse dal FESR, dalla regione Poitou-Charentes, dal dipartimento della Charente-Maritime e dalla Communauté de l'Agglomération di La Rochelle, per un importo totale di quasi 3 milioni di EUR, sono state utilizzate per finanziare la costruzione di una nuova sala imbarchi e una nuova zona arrivi, il rafforzamento, l'allungamento e l'ampliamento della pista, il rafforzamento e l'ampliamento della pista di rullaggio, il rafforzamento e l'ampliamento dell'area di parcheggio degli aeromobili e la creazione di un bacino di decantazione per rendere l'aeroporto conforme alla legge sulle acque.

(328) La pista, la pista di rullaggio, l'area di parcheggio degli aeromobili, il bacino di decantazione e il terminal fanno parte dell'infrastruttura aeroportuale e rientrano nell'ambito di controllo degli aiuti di Stato, come definito al considerando 218. Di conseguenza, i costi di investimento relativi a queste infrastrutture sono ammissibili.

b) Aiuti che agevolano lo sviluppo di un'attività economica

(329) Le sovvenzioni agli investimenti sono state utilizzate per la costruzione di una nuova sala imbarchi e una nuova zona arrivi, il rafforzamento, l'allungamento e l'ampliamento della pista, il rafforzamento e l'ampliamento della pista di rullaggio, il rafforzamento e l'ampliamento dell'area di parcheggio degli aeromobili e la creazione di un bacino di decantazione per rendere l'aeroporto conforme alla legge sulle acque.

(330) Il ridimensionamento della pista (45 m di larghezza e 115 m di lunghezza), della pista di rullaggio e dell'area di parcheggio degli aeromobili ha permesso all'aeroporto di La Rochelle di accogliere aeromobili con capacità da 100 a 200 posti come il B737 e l'A320 e di rivolgersi a nuovi mercati in cui questi aeromobili sono più utilizzati (Gran Bretagna, Belgio, Penisola Iberica) adattandosi alle norme di sicurezza specifiche di tali aeromobili. Quanto sopra corrisponde a un obiettivo di sviluppo economico e turistico regionale che permette di rafforzare la capacità di attrazione dell'aeroporto di La Rochelle e quindi di aumentare il numero di passeggeri con destinazione nella regione.

(331) L'ampliamento del terminal ha permesso di adattarlo al costante aumento del traffico e quindi di accogliere i passeggeri rispettando un livello accettabile di sicurezza, protezione e comodità, aspetti questi in precedenza carenti, come evidenzia uno studio effettuato sugli edifici nel gennaio 2000. Lo studio sottolineava che nelle ore di punta il numero di passeggeri presenti era pari a 100 e che l'atrio per il pubblico era chiaramente sottodimensionato per tale frequenza, il che causava affollamenti e ritardi nelle procedure di sicurezza e di conseguenza nell'imbarco e nello sbarco degli aeromobili. Il finanziamento pertanto ha permesso di migliorare la sicurezza e il buon funzionamento dell'infrastruttura, che è essenziale per raggiungere gli obiettivi di sviluppo regionale e di incremento del turismo.

([79]) Cfr. decisione della Commissione, del 18 febbraio 2011, relativa all'aiuto di Stato NN 26/2009 — Grecia — Ampliamento dell'aeroporto di Ioannina, considerando 69 e 70. Cfr. anche la sentenza del Tribunale del 18 gennaio 2012, Djebel/Commissione, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, punti 122 e 123 e giurisprudenza citata.

(332) Inoltre è opportuno notare che l'aeroporto di La Rochelle è un importante nodo di comunicazione tra l'Europa e la regione di La Rochelle. In tale contesto, l'aeroporto riveste un'importanza significativa per lo sviluppo economico e turistico della regione. L'assenza di un aeroporto a La Rochelle o una riduzione significativa della sua capacità nuocerebbero a tale sviluppo, dato che, in particolare i viaggiatori per affari, mirano a minimizzare i tempi di viaggio per poter effettuare l'andata e il ritorno in giornata. Quindi il fatto di dover utilizzare per i viaggi d'affari da o verso La Rochelle un aeroporto che non si trovasse nelle immediate vicinanze della città potrebbe essere considerato un ostacolo allo sviluppo dell'attività economica.

(333) L'aeroporto di La Rochelle accoglie anche importanti flussi turistici legati in particolare alla vicinanza dell'Ile de Ré e delle sue località balneari. Questo effetto positivo è stato valutato nella nota della CCI del 2008 intitolata «Stratégie: vers un développement maitrisé», nella quale si indicava che il peso economico dell'aeroporto per la città corrisponde alle spese di soggiorno dei passeggeri delle compagnie aeree a basso costo nell'economia locale (33 milioni di EUR nel 2007). Inoltre nel 2008 i posti di lavoro presso l'aeroporto erano 167. La relazione «Transport aérien et développement touristique» redatta da ODIT France nel 2008 riporta un rapporto percentuale che permette di stimare in 100 milioni di EUR il peso economico complessivo dell'aeroporto di La Rochelle nell'economia locale nel 2008.

(334) Per questi diversi motivi, le sovvenzioni agli investimenti ricevute dalla CCI-aeroporto hanno contribuito allo sviluppo economico di La Rochelle e della sua regione, grazie all'incidenza che l'aeroporto ha avuto sul turismo e sull'economia in genere.

(335) Queste sovvenzioni hanno anche contribuito all'accessibilità della regione, soprattutto per i turisti e per le persone in viaggio d'affari. A questo proposito, è opportuno notare che l'aeroporto di La Rochelle non è situato nello stesso bacino d'utenza dell'aeroporto di Angoulême (cfr. i considerando 305, 306 e 307).

(336) Per quanto riguarda gli aeroporti di Niort e Rochefort, la Commissione ritiene che essi non siano sostituibili all'aeroporto di La Rochelle come piattaforma per i collegamenti di linea per il trasporto di passeggeri, operati da compagnie aeree su vasta scala (cfr. il considerando 309).

(337) In sostanza, un aiuto agli investimenti che permette all'aeroporto di La Rochelle di aumentare la capacità di accoglienza favorisce in una certa misura l'accessibilità della regione, perché evita ai passeggeri e alle compagnie aeree di dover scegliere un sostituto imperfetto.

(338) Inoltre la linea ad alta velocità che collega La Rochelle a Parigi, un nodo di trasporto internazionale, diventa ad alta velocità solo da Saint Pierre des Corps e quindi, per raggiungere Parigi con questo mezzo di trasporto, occorrono 3 ore. Il progetto «TGV Atlantique», che collegherà ad alta velocità le città di Poitiers, Angoulême e Bordeaux, non comprende La Rochelle.

(339) Risulta pertanto evidente che, nonostante l'esistenza di mezzi di trasporto alternativi al trasporto aereo, le sovvenzioni agli investimenti sono state in grado di contribuire a migliorare l'accessibilità della regione e lo sviluppo economico regionale.

c) Infrastruttura necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito

(340) Gli investimenti erano finalizzati a migliorare il funzionamento e l'utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti, in particolare perché alcune di esse erano inutilizzabili a causa della non conformità alle norme di sicurezza o perché gli investimenti consentono all'aeroporto di adattarsi a un prevedibile aumento del traffico.

(341) Nell'effettuare gli investimenti per l'ampliamento della pista dell'aeroporto, che era sottodimensionata e inadeguata, la CCI-aeroporto si è limitata a un ampliamento di 115 metri sufficiente a soddisfare i suoi obiettivi di mercato, come definiti al considerando 330, ossia l'adeguamento ad aeromobili con una capacità massima di 200 posti. Tale ampliamento è stato raccomandato anche nello studio condotto nel gennaio 2000 dal *Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest*. Il traffico osservato negli anni successivi conferma l'opportunità dei suddetti interventi.

(342) Come indicato al considerando 331, l'intervento di adeguamento del terminal, anch'esso sottodimensionato, finanziato con sovvenzioni agli investimenti, non ha comportato significativi aumenti di capacità, ma esso mirava solo ad adeguare l'infrastruttura sottodimensionata al traffico già esistente oltre a gestire meglio i periodi di punta.

(343) Tali investimenti non hanno quindi superato quanto necessario per consentire all'aeroporto di continuare ad accogliere in buone condizioni il traffico gestito sino a quel momento, anche in periodi di punta, pertanto erano necessari e proporzionati all'obiettivo perseguito.

d) Prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine per l'infrastruttura

(344) È opportuno notare che tra il 2005 e il 2007 il traffico dell'aeroporto di La Rochelle ha oscillato tra circa 120 000 e 220 000 passeggeri all'anno ed ha registrato un costante aumento nel corso degli anni. Era quindi ragionevole prevedere un utilizzo significativo e crescente dell'aeroporto sia nel 2005 che nel 2007.

(345) Queste previsioni erano tali da giustificare investimenti per mantenere l'infrastruttura nella condizione di accogliere il traffico gestito sino a quel momento e per affrontare meglio i periodi di punta, ma senza comportare un significativo aumento di capacità.

(346) È opportuno a tal proposito ricordare che gli interventi di ridimensionamento della pista di La Rochelle avevano lo scopo di accogliere aeromobili di maggiore capacità e di adeguare l'aeroporto alle norme di sicurezza specifiche di alcuni aeromobili, con l'obiettivo finale di promuovere un aumento del numero di passeggeri nella regione. Inoltre l'ampliamento del terminal ha permesso di adattarlo al costante aumento del traffico e quindi di accogliere i passeggeri rispettando un livello accettabile di sicurezza, protezione e comodità e di evitare affollamenti e ritardi nelle procedure di sicurezza e di conseguenza nell'imbarco e nello sbarco degli aeromobili. Le sovvenzioni agli investimi hanno finanziato interventi di ricostruzione delle piste e di adeguamento alle norme con lo scopo di mantenere l'infrastruttura in grado di continuare ad accogliere i tipi di aeromobili e il volume di traffico gestiti sino a quel momento senza significativi aumenti di capacità e per migliorare il funzionamento dell'aeroporto nei periodi di punta. In conclusione, le infrastrutture finanziate offrivano prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine al momento della concessione delle sovvenzioni all'investimento.

e) Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture

(347) L'aeroporto di La Rochelle è a disposizione delle varie compagnie che desiderano utilizzarlo, senza particolari restrizioni. L'accesso all'infrastruttura è garantito in modo paritario e non discriminatorio ai sensi degli orientamenti del 2005.

f) Assenza di incidenza sugli scambi in misura contraria al comune interesse

(348) Come indicato in precedenza, l'aeroporto di La Rochelle è un aeroporto di categoria D ai sensi degli orientamenti del 2005. Al punto 39 degli orientamenti in materia aeroportuale si afferma che «è poco probabile che i finanziamenti concessi ai piccoli aeroporti regionali (categoria D) siano tali da falsare la concorrenza e da incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse».

(349) Inoltre, come si evince dai considerando da 304 a 309, l'aeroporto di La Rochelle non è in concorrenza nel suo bacino di utenza con un altro aeroporto con lo stesso modello di gestione, su cui le misure in questione potrebbero incidere negativamente. Gli aeroporti di Niort e Rochefort infatti servono segmenti di mercato diversi e sono quindi solo sostituti imperfetti. L'aeroporto di Angoulême invece non si trova nel bacino di utenza dell'aeroporto di La Rochelle.

(350) Le sovvenzioni agli investimenti in questione inoltre non sono servite a finanziare aumenti significativi di capacità, tali ad esempio da modificare la categorizzazione dell'aeroporto di cui agli orientamenti del 2005. Pertanto, l'effetto principale delle sovvenzioni agli investimenti in questione è stato il mantenimento dell'aeroporto in buone condizioni, nella misura in cui, in assenza di tali sovvenzioni, le attività dell'aeroporto non avrebbero potuto proseguire, se non in condizioni di degrado. D'altra parte, le sovvenzioni non hanno prodotto una nuova capacità che avrebbe potuto far concorrenza ad altri aeroporti, come illustrato nella tabella 11.

Tabella 11

Capacità utilizzata in numero di passeggeri nel periodo 2002-2010

Anno	Capacità utilizzata
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Fonte: autorità francesi.

(351) Infine, in seguito alla concessione delle sovvenzioni agli investimenti, le compagnie aeree non si sono trasferite da Angoulême a La Rochelle né hanno interrotto i collegamenti da Angoulême per aprirne verso le stesse destinazioni da La Rochelle.

(352) Considerando globalmente gli effetti positivi e negativi prodotti dalle sovvenzioni in questione, la Commissione ritiene che le sovvenzioni agli investimenti non abbiano inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

g) Necessità e proporzionalità dell'aiuto

(353) Un investimento necessario e proporzionato è tale perché consente un miglior funzionamento e un utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti, in particolare perché alcune di esse sono inutilizzabili a causa della non conformità alle norme di sicurezza ([80]) o perché gli investimenti consentono all'aeroporto di adattarsi a un prevedibile aumento del traffico ([81]).

(354) Per quanto riguarda gli interventi effettuati sulla pista, sulla pista di rullaggio e sull'area di parcheggio degli aeromobili, che erano sottodimensionati, la strategia dell'aeroporto consisteva nell'aprire nuovi collegamenti e sviluppare il traffico e quindi l'espansione di queste infrastrutture si rendeva necessaria.

(355) Per quanto riguarda gli interventi effettuati nel terminal, le infrastrutture dell'aeroporto non erano corrispondenti al costante aumento del traffico passeggeri, causando ritardi e congestioni. Il ridimensionamento dell'aeroporto era quindi necessario e proporzionato all'afflusso di passeggeri.

(356) Le sovvenzioni agli investimenti per 2 986 000 EUR su un investimento di 5 876 000 EUR, pari a un aiuto del 50,8 %, corrispondono a un aiuto accettabile data la categoria di aeroporto.

(357) Inoltre tutti gli elementi disponibili indicano che tali aiuti possono essere considerati necessari e proporzionati poiché, in loro assenza, la CCI non avrebbe potuto finanziare gli investimenti in questione, e non avrebbe nemmeno potuto apportare un contributo sensibilmente superiore a quello apportato.

(358) La tabella 12 seguente presenta una sintesi dei risultati netti dell'aeroporto di La Rochelle nel periodo 2002-2012 unitamente alla sua capacità di autofinanziamento («CAF»). La CAF risulta dalla somma tra risultato netto e oneri che non danno luogo a flussi di cassa (principalmente svalutazioni e ammortamenti e accantonamenti per rischi e oneri), ossia rappresenta il ricavo prodotto da un'impresa, disponibile per finanziare gli investimenti, il capitale circolante dell'impresa, il rimborso dei prestiti, il risparmio o i dividendi degli azionisti.

([80]) Decisione della Commissione, del 16 maggio 2006, relativa all'aiuto di Stato N 21/2006, *United Kingdom - City of Derry Airport*, considerando 57 e 58 (GU C 272 del 9.11.2006, pag. 13).

([81]) Decisione della Commissione, del 27 aprile 2010, relativa all'aiuto di Stato N 41/2010, Lettonia - *Investīciju atbalsts VAS «Starptautiskā lidosta "Rīga"»*, considerando 35, 36 e 37 (GU C 143 del 2.6.2010, pag. 22).

Tabella 12

Risultato contabile netto e capacità di autofinanziamento dell'aeroporto di La Rochelle

(in migliaia di euro)

Anni	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Prodotti	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Costi	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Risultato contabile netto	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
CAF	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Fonte: autorità francesi.

(359) Da questa tabella si evince che tra il 2002 e il 2012 (inclusi) l'aeroporto era in perdita e nello stesso periodo la CAF dell'aeroporto è passata da 298 000 a -679 000 EUR all'anno. Nel 2004 e nel 2005, anni in cui è stato erogato pressoché l'intero importo delle sovvenzioni agli investimenti, la CAF dell'aeroporto è stata pari rispettivamente a soli -84 000 e 5 000 EUR, un livello alquanto modesto rispetto ai costi degli investimenti effettuati (costo totale degli investimenti nel 2004 e nel 2005: 5 830 000 EUR) ([82]). Le risorse prodotte dall'attività aeroportuale erano quindi largamente insufficienti per contribuire in modo significativo al finanziamento degli investimenti.

(360) I dati disponibili mostrano che il risultato di bilancio nel 2004 è stato pari a 19 000 EUR e nel 2005 a -334 000 EUR e in questi due anni è stato erogato pressoché l'intero importo delle sovvenzioni agli investimenti. Questi dati sono da confrontare con i risultati netti dell'aeroporto dopo le sovvenzioni, pari a -738 000 EUR nel 2006 e a -559 000 EUR nel 2007. Pertanto, il finanziamento di tutti o di una parte significativa degli investimenti in questione con le risorse proprie dell'aeroporto avrebbe decisamente peggiorato le perdite, già rilevanti.

(361) D'altra parte, considerata la situazione di perdita prolungata, è poco probabile che la CCI sia stata in grado di finanziare una parte rilevante degli investimenti in questione con un aumento del suo indebitamento, che era di circa 226 000 EUR nel 2005 e 341 000 EUR nel 2006 ([83]).

(362) Le sovvenzioni agli investimenti sono state quindi necessarie per realizzare gli investimenti che hanno finanziato; in altre parole, le sovvenzioni hanno avuto un effetto d'incentivo, perché in loro assenza la CCI non avrebbe intrapreso tali investimenti. Inoltre esse rispettano il principio di proporzionalità, perché la CCI non avrebbe potuto aumentare in modo significativo il suo contributo al finanziamento di questi investimenti.

h) Conclusione sulla compatibilità degli aiuti agli investimenti

(363) Per le ragioni sin qui illustrate nei considerando della presente sezione, la Commissione ritiene che le sovvenzioni agli investimenti per il periodo 2001-2005 siano aiuti compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(364) Tale conclusione si basa sui criteri specificati negli orientamenti del 2005 per gli aiuti agli investimenti negli aeroporti e non pregiudica la valutazione di eventuali aiuti futuri agli investimenti dell'aeroporto di La Rochelle che la Commissione dovesse effettuare in futuro in virtù degli orientamenti del 2014.

([82]) Tabella presentata dalle autorità francesi il 14.11.2017 in risposta alla domanda 9.

([83]) Allegato 6 della risposta finale complementare della CCI del 14.11.2017 («Piano economico-finanziario dal 2001 al 2014», riga «indebitamento e altre passività finanziarie»).

7.1.3.2. Compatibilità degli aiuti al funzionamento

(365) Come dimostrato in precedenza, la Francia ha commesso un errore manifesto di valutazione nel sostenere che la gestione dell'aeroporto di La Rochelle fosse nell'insieme un SIEG. In particolare, l'attività del gestore dell'aeroporto di La Rochelle, che consiste nell'accogliere voli commerciali per il trasporto di passeggeri, non può essere considerata un effettivo SIEG. Dal momento che le diverse misure di sostegno finanziario oggetto della presente indagine erano destinate a finanziare la gestione dell'attività complessiva dell'aeroporto, esse non possono essere considerate compensazioni finanziarie per la gestione di un effettivo SIEG.

(366) Inoltre come dimostrato in precedenza, nessuna delle misure di sostegno finanziario oggetto della presente indagine sembrerebbe basarsi su un meccanismo di compensazione finanziaria i cui parametri siano stati stabiliti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente né sembrerebbe includere procedure di controllo e revisione della compensazione e nemmeno le modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero. Pertanto le misure in questione non soddisfano le condizioni cumulativa stabilite nella disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ([84]) che sarebbe applicabile *ratione temporis*.

(367) Queste misure non possono pertanto essere dichiarate compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

(368) La Commissione analizzerà di seguito le misure oggetto della presente indagine alla luce delle condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(369) Le misure in questione riguardano finanziamenti legati alla gestione dell'aeroporto: anticipi rimborsabili a tasso zero, sottofatturazione di servizi forniti dalla CCI-servizio generale all'aeroporto di La Rochelle tra il 2001 e il 2005 e sovvenzioni ricevute dalla CCI dagli enti locali quali contributi alle attività promozionali dell'aeroporto di La Rochelle.

(370) Tali misure non sono investimenti specifici realizzati all'interno dell'aeroporto di La Rochelle, bensì costituiscono tutte aiuti al funzionamento, nella misura in cui il loro effetto è stato il finanziamento della gestione dell'aeroporto. Tutti questi aiuti al funzionamento sono stati illegalmente concessi prima del 4 aprile 2014, data di applicazione degli orientamenti del 2014, in cui la Commissione ha chiarito che avrebbe applicato i principi contenuti in detti orientamenti a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento ad aeroporti, anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 ([85]).

(371) Secondo gli orientamenti del 2014, gli aiuti al funzionamento concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014 possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti, a condizione che siano soddisfatte le condizioni di cui alla sezione 5.1.2 ([86]). Le condizioni enunciate alla sezione 5.1.2 degli orientamenti del 2014 sono analizzate di seguito.

— *Aiuti che agevolano lo sviluppo di un'attività economica*

(372) Gli anticipi rimborsabili e la sottofatturazione hanno finanziato il disavanzo d'esercizio dell'aeroporto di La Rochelle, consentendo così il mantenimento dell'attività. Per quanto riguarda le sovvenzioni degli enti locali erogate in forma di contributo all'attività promozionale dell'aeroporto di La Rochelle, esse erano destinate a finanziare attività promozionali il cui obiettivo era lo sviluppo dell'attività dell'aeroporto.

(373) Come già spiegato ai considerando 329 e 332, l'attività dell'aeroporto di La Rochelle ha un effetto positivo sullo sviluppo economico della regione di La Rochelle, in particolare nel settore del turismo.

(374) Ora, negli orientamenti del 2014 lo sviluppo economico locale è riconosciuto come un obiettivo di interesse comune che può giustificare la concessione di aiuti al funzionamento ad aeroporti prima del 4 aprile 2014, sempre che siano soddisfatte determinate condizioni.

(375) È innegabile che l'aeroporto di La Rochelle abbia comportato un grande afflusso di turisti nella zona di La Rochelle e abbia avuto un effetto positivo sulla regione e sull'economia locale.

([84]) Comunicazione della Commissione, Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).
([85]) Orientamenti del 2014, punto 172.
([86]) Orientamenti del 2014, punto 137.

(376) Questo effetto positivo è stato valutato nella nota della CCI del 2008 intitolata «Stratégie: vers un développement maitrisé», nella quale si indicava che il peso economico dell'aeroporto per la città corrisponde alle spese di soggiorno dei passeggeri delle compagnie aeree a basso costo nell'economia locale (33 milioni di EUR nel 2007) e al numero di posti di lavoro creati presso l'aeroporto (167 nel 2008).

(377) La relazione «Transport aérien et développement touristique» redatta da ODIT France nel 2008 riporta una proporzione percentuale che permette di stimare in 100 milioni di EUR il peso economico complessivo dell'aeroporto di La Rochelle nell'economia locale nel 2008. Inoltre nel 2008 i posti di lavoro presso l'aeroporto erano 167.

(378) La spesa per passeggero e la spesa complessiva sono state calcolate nelle indagini annuali tra il 2006 e il 2014, con i seguenti risultati:

Tabella 13

Spesa per passeggero e spesa complessiva nella regione di La Rochelle

(in EUR)

Anno	Spesa per passeggero	Spesa complessiva
2006	336	17,8 milioni
2007	471	33 milioni
2008	367	27,4 milioni
2009	Non calcolato	Non calcolato
2010	532,58	30 milioni
2011	548,97	35 milioni
2012	558,62	37 milioni
2013	482,80	27,4 milioni
2014	578,44	33 milioni

Fonte: autorità francesi.

(379) La tabella 13 mostra che il peso economico dell'aeroporto nella regione di La Rochelle è aumentato nel periodo 2006-2014, grazie all'aumento della spesa per passeggero che è passata da 336 EUR nel 2006 a 578,44 EUR nel 2014.

(380) Secondo gli orientamenti del 2014, quando un aeroporto si trova nello stesso bacino di utenza di un altro aeroporto con capacità disponibile, il piano industriale, basato su corrette previsioni di traffico di merci e di passeggeri, deve individuare l'effetto probabile sul traffico negli altri aeroporti situati nello stesso bacino di utenza ([87]). L'aeroporto di La Rochelle nel suo bacino di utenza non è in concorrenza con un altro aeroporto che abbia lo stesso modello operativo. Gli aeroporti di Niort e Rochefort infatti servono segmenti di mercato diversi e sono quindi solo sostituti imperfetti (cfr. i considerando 308 e 309). L'aeroporto di Angoulême invece non si trova nel bacino di utenza dell'aeroporto di La Rochelle. Si può quindi concludere che l'effetto probabile del traffico di La Rochelle sugli aeroporti vicini è stato preso in considerazione e si può escludere un effetto significativo.

(381) La Commissione ritiene pertanto che gli aiuti al funzionamento erogati all'aeroporto di La Rochelle abbiano contribuito a un obiettivo di sviluppo economico e alla connettività della regione di La Rochelle.

([87]) Orientamenti del 2014, punto 114.

b) Necessità dell'intervento statale e adeguatezza dell'aiuto in quanto strumento strategico

(382) Gli aiuti al funzionamento erano necessari per garantire l'equilibrio economico della gestione dell'aeroporto di La Rochelle e, di conseguenza, il mantenimento dell'attività. Dal punto di vista del bilancio, gli aiuti in questione erano infatti necessari dato che l'aeroporto non era finanziariamente redditizio e generava un disavanzo di cassa. Visti i risultati, non avrebbe potuto effettuare maggiori finanziamenti con fondi propri.

(383) Gli orientamenti del 2014 riconoscono d'altronde che «nelle attuali condizioni di mercato, gli aeroporti più piccoli possono incontrare difficoltà nell'assicurare il finanziamento delle loro operazioni in assenza di finanziamenti pubblici.» ([88]). Essi inoltre precisano che gli aeroporti con un traffico annuo fino a 700 000 passeggeri possono non essere in grado di coprire una parte consistente dei propri costi di esercizio. L'aeroporto di La Rochelle rientra tra gli aeroporti di piccole dimensioni, in quanto il suo traffico non dovrebbe superare i 300 000 passeggeri prima del 2020 e non superava i 200 000 passeggeri all'anno prima del 2007.

(384) Secondo gli orientamenti del 2014, è opportuno esaminare se si sarebbero potuti attuare altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi ([89]). Come già indicato, l'aeroporto ha registrato un fortissimo disavanzo d'esercizio ogni anno nel periodo 2002-2012 (ad eccezione del 2004). Per mantenere l'aeroporto in attività e fornirgli la liquidità necessaria al suo esercizio era quindi difficile, in tale contesto, prevedere strumenti diversi dalle sovvenzioni a fondo perduto, come le sovvenzioni per le attività di marketing e la sottofatturazione, il contributo forfetario e il contributo pubblico specifico o gli anticipi rimborsabili senza una scadenza di rimborso precisa e a tasso d'interesse zero.

(385) Pertanto, gli aiuti al funzionamento dell'aeroporto di La Rochelle erano necessari e appropriati.

c) Effetto d'incentivo e proporzionalità degli aiuti

(386) Secondo gli orientamenti del 2014, è necessario verificare se, in assenza degli aiuti al funzionamento, il livello di attività economica dell'aeroporto sarebbe stato notevolmente ridotto e se gli aiuti si siano limitati al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ([90]).

(387) Visto che l'aeroporto di La Rochelle non era finanziariamente redditizio, senza le misure di sostegno per finanziare i costi d'esercizio, la sua attività sarebbe stata fortemente ridotta per garantire l'equilibrio finanziario se non addirittura interrotta. Gli aiuti hanno pertanto avuto un effetto di incentivo ai sensi del punto 124 degli orientamenti del 2014.

(388) Inoltre dalla tabella 12 si evince che i vari aiuti al funzionamento si sono limitati al minimo indispensabile per garantire l'equilibrio finanziario della gestione aeroportuale. Ad eccezione del 2004 quando è stato positivo (19 000 EUR), il risultato contabile è infatti sempre stato negativo, il che indica che gli aiuti al funzionamento dell'aeroporto non hanno mai superato gli importi necessari a mantenere un risultato contabile in equilibrio.

(389) Per quanto riguarda gli anticipi rimborsabili concessi dal servizio generale della CCI, essi risultavano dall'obbligo di presentare un bilancio dell'aeroporto in pareggio, imposto alla CCI dal contratto di concessione. L'importo degli anticipi era definito ogni anno al momento dell'elaborazione del bilancio, affinché fosse chiuso in pareggio; infatti l'elaborazione dei bilanci degli aeroporti gestiti dalle camere di commercio e industria è inquadrata da rigidi procedimenti tesi a garantire che i contributi pubblici destinati a pareggiare il bilancio siano limitati al minimo necessario.

(390) Pertanto, la Commissione ritiene che i vari aiuti al funzionamento ricevuti dalla CCI-aeroporto fossero limitati al minimo.

d) Valutazione delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi

(391) Secondo gli orientamenti del 2014, nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento, concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione tiene conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi ([91]).

([88]) Orientamenti del 2014, punto 117.
([89]) Orientamenti del 2014, punto 120.
([90]) Orientamenti del 2014, punti 124 e 125.
([91]) Orientamenti del 2014, punti 131 e 137.

(392) Gli aiuti concessi a un aeroporto dell'Unione possono avere un potenziale effetto negativo su tutti gli altri aeroporti dell'Unione. Nell'ambito del mercato interno del trasporto aereo all'interno dell'Unione infatti tutti gli aeroporti dell'Unione sono in concorrenza tra loro per attirare le compagnie aeree. Nel caso di aiuti al funzionamento che consentono a un aeroporto di restare economicamente redditizio, l'intensità di tale effetto generale sugli altri aeroporti dipende dal livello di attività dell'aeroporto sovvenzionato, che si esprime in particolare in termini di numero di passeggeri, di collegamenti e di frequenze.

(393) È opportuno notare al riguardo che nel periodo in esame (2001-2012), l'aeroporto di La Rochelle è rimasto un aeroporto minore. L'aeroporto di La Rochelle rientra tra gli aeroporti di piccole dimensioni, in quanto il suo traffico non dovrebbe superare i 300 000 passeggeri prima del 2020 e non superava i 200 000 passeggeri all'anno prima del 2007. Il livello di attività dell'aeroporto di La Rochelle è quindi rimasto limitato. L'effetto generale degli aiuti concessi a questo aeroporto su tutti gli altri aeroporti è stato quindi relativamente circoscritto.

(394) Tuttavia gli effetti di un aiuto al funzionamento concesso a un aeroporto su un altro aeroporto sono tanto maggiori, quanto maggiore è la vicinanza tra i due aeroporti. In particolare, quando i due aeroporti si trovano nello stesso bacino di utenza, essi sono in forte concorrenza tra loro per attirare le compagnie aeree intenzionate a servire la regione in cui si trovano. Per giunta, quando esistono collegamenti in partenza da questi due aeroporti per la stessa città di destinazione, essi sono in competizione per attirare i passeggeri che desiderano raggiungere quella meta e che per farlo possono scegliere tra i due aeroporti.

(395) Per quanto riguarda l'aeroporto di Angoulême, esso non è situato nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto di La Rochelle (cfr. i considerando 305, 306 e 307).

(396) Per quanto riguarda gli aeroporti di Niort e Rochefort, la Commissione ritiene, per le stesse ragioni esposte ai considerando 308 e 309, che le sovvenzioni all'aeroporto di La Rochelle in esame non siano tali da falsare la concorrenza contali aeroporti.

(397) Di conseguenza, gli effetti degli aiuti al funzionamento in questione sugli aeroporti vicini a quello di La Rochelle sono stati limitati.

(398) Considerando globalmente tutti questi effetti positivi e negativi prodotti dagli aiuti in questione, la Commissione ritiene che essi non abbiano inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

(399) Alla luce degli elementi suesposti, in merito agli effetti degli aiuti in questione sulla concorrenza e sugli scambi, e alla luce del contributo importante di questi aiuti allo sviluppo economico della zona in cui si trova l'aeroporto di La Rochelle, soprattutto per i loro effetti positivi sul turismo locale e sul polo di attività presente nella regione, la Commissione ritiene che gli aiuti in questione non abbiano inciso sulla concorrenza e sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

e) Conclusione sulla compatibilità degli aiuti al funzionamento

(400) Alla luce di quanto precede, gli anticipi rimborsabili, le sovvenzioni puntuali alla gestione, la sottofatturazione dei servizi offerti dalla CCI-servizio generale all'aeroporto di La Rochelle tra il 2001 e il 2005 e le sovvenzioni per le attività promozionali costituiscono aiuti compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(401) Questa conclusione si basa sui criteri specifici contenuti negli orientamenti del 2014 per esaminare la compatibilità degli aiuti al funzionamento concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014 e non pregiudica la valutazione di eventuali aiuti futuri all'aeroporto di La Rochelle che la Commissione dovesse effettuare in futuro in virtù degli orientamenti del 2014 per gli aiuti concessi dopo il 4 aprile 2014.

7.2. **Misure a favore delle compagnie aeree**

7.2.1. *Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE*

(402) Conformemente all'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.

(403) La qualificazione di una misura come aiuto di Stato presuppone quindi che vengano soddisfatte le condizioni cumulative di seguito indicate:

— che il beneficiario sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e, quindi, che svolga un'attività di natura economica;

— la misura in questione sia finanziata mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato;

— la misura conferisca un vantaggio selettivo al suo beneficiario o ai suoi beneficiari;

— che la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

7.2.1.1. Nozione di impresa

(404) Per stabilire se le misure in esame costituiscano aiuti di Stato, è opportuno valutare in primo luogo se i loro beneficiari, Ryanair, AMS e Jet2, sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Non si può contestare che queste due società siano impegnate nella fornitura di servizi di trasporto aereo e di pubblicità e che pertanto esercitino attività economiche.

7.2.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

(405) I vari contratti oggetto del procedimento di indagine formale sono stati stipulati tra le compagnie aree, da un lato, e la CCI, dall'altro.

(406) In via preliminare, la Commissione sottolinea che, per valutare nello specifico l'imputabilità allo Stato delle misure in questione (ossia i pagamenti pubblici concessi a titolo dei suddetti contratti), non è importante distinguere tra la CCI nel suo insieme, CCI-servizio generale e CCI-aeroporto. La CCI-aeroporto infatti non ha una personalità giuridica distinta dalla CCI e i vari contratti sono stati stipulati dal presidente della CCI o sotto il suo controllo. La CCI-aeroporto non è un soggetto distinto, dotato di autonomia decisionale, tranne per quanto riguarda la gestione quotidiana dell'aeroporto. Ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, ne consegue che i comportamenti della CCI-aeroporto e della CCI nel suo insieme devono essere valutati congiuntamente nei loro rapporti con le compagnie aeree e le relative filiali. La Commissione desidera ricordare che questo metodo è già stato adottato nella sua prassi decisionale ([92]).

(407) Come stabilito in precedenza nella sezione 7.1.1.2, conformemente alla giurisprudenza sugli aiuti di Stato, la CCI è un'autorità pubblica le cui risorse devono essere considerate risorse statali e le cui decisioni sono imputabili allo Stato.

(408) La CCI e Ryanair ritengono, secondo quanto espresso nelle loro osservazioni, che i contratti stipulati dalla CCI con le compagnie aeree non possano essere imputabili allo Stato

(409) In primo luogo, Ryanair e la CCI contestano l'imputabilità allo Stato delle varie misure in questione sostenendo che lo Stato non ha alcuna influenza sulle decisioni delle camere di commercio e industria, ma esercita solo un ruolo di tutela. Ryanair e la CCI basano la loro argomentazione sul fatto che non esiste integrazione funzionale delle CCI nelle strutture statali dato che i membri degli organi dirigenti delle camere di commercio e industria sono tutti commercianti o sono mandatari di società commerciali e nessuna funzione è riservata a rappresentanti dello Stato. La Ryanair inoltre cita un parere del Conseil d'État, che mira a dimostrare l'indipendenza delle camere di commercio e industria rispetto allo Stato. Secondo tale parere, il fatto che le camere di commercio e industria «siano collegate allo Stato, dato che qualsiasi ente pubblico deve essere tecnicamente ricondotto a una persona giuridica, non implica in sé una subordinazione».

(410) Ebbene, contrariamente a quanto sostengono Ryanair e la CCI nelle loro osservazioni a tal proposito, è poco rilevante che le camere di commercio e industria siano amministrate da persone elette da commercianti e da imprenditori e che nessuna funzione sia riservata a rappresentanti dello Stato, infatti le camere di commercio e industria da questo punto di vista sono assimilabili agli enti territoriali, i quali sono amministrati da persone elette localmente indipendenti dallo Stato (in senso stretto) e non da funzionari nominati da altre autorità pubbliche. D'altra parte anche i parlamenti nazionali sono composti da rappresentanti eletti, eppure i parlamenti rappresentano uno dei poteri pubblici fondamentali in uno Stato democratico.

([92]) Decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Nîmes, citata alla nota 12, considerando 306.

(411) Anche l'aspetto relativo al livello di controllo esercitato dallo Stato (in senso stretto) sulle attività delle camere di commercio e industria è privo di pertinenza, dato che questi organismi sono di per sé autorità pubbliche. La situazione delle camere di commercio e industria si distingue da quella delle imprese pubbliche in merito alle quali la Corte ha precisato i criteri d'imputabilità allo Stato nella sentenza *Stardust Marine* ([93]). Infatti, nel caso di una misura adottata da un'impresa pubblica il cui obiettivo primario consiste nell'esercitare un'attività economica, occorre stabilire se le autorità pubbliche che controllano tale impresa, ad esempio per effetto del capitale che detengono in essa, sono all'origine della misura in questione. La situazione di una camera di commercio e industria è diversa, nella misura in cui è essa stessa parte dell'amministrazione pubblica o un «corpo intermedio dello Stato» e quindi un'autorità pubblica istituita dalla legge per soddisfare interessi generali. Ciò significa che per stabilire se la decisione di una camera di commercio e industria sia imputabile allo Stato (nel senso ampio della giurisprudenza sugli aiuti di Stato), non è necessario determinare se un'altra autorità pubblica (per esempio lo Stato in senso stretto o un ente locale) sia stata coinvolta nella decisione in questione, perché tale decisione soddisfa necessariamente il criterio dell'imputabilità.

(412) Questo metodo è già stato adottato dalla Commissione nella sua prassi decisionale ed è stato convalidato dalla giurisprudenza. Ad esempio, in merito alla camera di commercio e industria del Var, la Commissione ha affermato che: «con il suo status di ente pubblico di diritto francese, essa esercita la propria attività su un determinato territorio geografico, è amministrata da membri eletti e dispone di risorse fiscali provenienti dai versamenti dalle imprese iscritte nel registro delle imprese e rientra in tal senso nella categoria dei 'pubblici poteri' ai sensi della direttiva 2000/52/CE. Non è quindi necessario stabilire se la misura è imputabile allo Stato ai sensi della giurisprudenza Stardust Maritime» ([94]). Il Tribunale ha convalidato questo metodo nelle recenti sentenze relative agli aiuti versati dalla CCI di Nîmes e dalla CCI di Pau alle compagnie aeree: «è vero che la Commissione ha potuto ritenere [...], sulla base di tutti questi elementi di fatto, che le CCI come quella in questione dovessero essere considerate enti pubblici le cui decisioni, come quelle dell'amministrazione centrale dello Stato o degli enti territoriali, erano imputabili allo Stato» ([95]). Quest'analisi si applica anche alla CCI nel presente caso.

(413) In secondo luogo, la CCI ritiene che l'attività di cui al caso di specie, ossia la gestione dell'aeroporto di La Rochelle, sia un'attività economica svolta in normali condizioni di concorrenza con operatori privati. Questo argomento non è pertinente poiché nulla impedisce che un'attività economica sia esercitata da un ente statale ([96]), come una camera di commercio e industria ([97]). Inoltre, come dimostrato nella sezione 7.1.1.2, la ragion d'essere e l'obiettivo primario delle camere di commercio e industria risiede nei compiti di interesse generale loro affidati dalla legge. Pertanto le attività industriali e commerciali delle camere di commercio e industria sono collegate all'esercizio dei loro compiti di interesse generale e mirano a contribuire all'assolvimento di tali compiti.

(414) Per tutti questi motivi, l'argomentazione della CCI e di Ryanair non è pertinente e i vari contratti stipulati dalla CCI, oggetto del presente esame, sono imputabili allo Stato e comportano l'utilizzo di risorse statali.

(415) Sulla base di tutti i precedenti elementi, la Commissione ritiene quindi che la stipula di tali contratti comporti l'utilizzo di risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e che le decisioni di stipulare tali contratti siano imputabili allo Stato.

7.2.1.3. Vantaggio selettivo a favore di Buzz e easyJet

(416) Per quanto riguarda Buzz, come indicato nella sezione 3.2.2.3, le autorità francesi hanno precisato che nessun pagamento per servizi di marketing è stato effettuato a Buzz, in quanto le attività promozionali e le spese di comunicazione relative a Buzz menzionate nella relazione della CRC corrispondono in realtà ad attività di comunicazione svolte nell'ambito di un accordo con Maison de la France e non con Buzz. Inoltre, queste attività promozionali non erano legate alla società Buzz. Il procedimento di indagine formale ha permesso alla Commissione di eliminare ogni dubbio circa l'esistenza di un potenziale aiuto a Buzz.

([93]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 52.

([94]) Cfr. la decisione della Commissione del 22 giugno 2006 sull'aiuto di Stato N 563/2005 - France - Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, considerando 16 (GU C 204 del 26.8.2006, pag. 4).

([95]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-53/16, citata alla nota 53, punti da 85 a 89 e la sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota 53, punto 101.

([96]) Sentenza della Corte del 23 aprile 1991, Francia/Commissione, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punto 21.

([97]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-53/16, citata alla nota 53, punti 90 e 91.

(417) Per quanto riguarda easyJet, come indicato nella sezione 3.2.2.4, le autorità francesi hanno precisato che, contrariamente alle informazioni contenute nella relazione della CRC, easyJet non ha ricevuto alcun finanziamento per servizi di marketing o pubblicità. Il procedimento di indagine formale ha permesso alla Commissione di eliminare ogni dubbio circa l'esistenza di un potenziale aiuto a easyJet.

7.2.1.4. Vantaggio selettivo a favore di Flybe e Aer Arann conferito dai contratti stipulati con la CCI durante il periodo in esame

(418) Le convenzioni firmate con le compagnie aeree Flybe e Aer Arann hanno comportato sostanziali riduzioni dei diritti aeroportuali, il che rappresenta un vantaggio per tali compagnie aeree.

(419) Dette convenzioni sono state sottoscritte nel quadro delle condizioni stabilite nella decisione tariffaria della CCI del 27 marzo 2008, che prevedeva un sistema di riduzione decrescente dei diritti aeroportuali, limitato a 3 anni, per l'apertura di nuovi collegamenti o per il mantenimento di quelli esistenti durante la stagione aeronautica invernale.

(420) Sembra che questo sistema di riduzione fosse applicabile a tutte le compagnie aeree che operavano o desideravano operare dall'aeroporto di La Rochelle e che soddisfacevano le condizioni definite nella decisione tariffaria del 27 marzo 2008. Qualsiasi compagnia aerea avrebbe potuto infatti beneficiare della riduzione per l'apertura di nuovi collegamenti o per il mantenimento di quelli esistenti durante la stagione aeronautica invernale. Inoltre nulla indica che tali condizioni abbiano avuto l'effetto di limitare il vantaggio della riduzione per determinate compagnie aeree.

(421) Pertanto, poiché il sistema di riduzione è stato concepito e applicato in modo non discriminatorio, il vantaggio conferito alle compagnie Flybe e Aer Arann non è selettivo ([98]). Di conseguenza, il sistema di riduzione applicato a Flybe e Aer Arann non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto la condizione della selettività è assente.

7.2.1.5. Esistenza di un vantaggio per Ryanair/AMS e Jet2 nei contratti stipulati con la CCI durante il periodo in esame

(422) Per quanto riguarda l'esenzione di Ryanair dal pagamento dei diritti per la segnaletica luminosa, il procedimento di indagine formale ha permesso di chiarire che tale esenzione era dovuta al fatto che la compagnia operava voli diurni e quindi l'uso della segnaletica luminosa non era necessaria. Pertanto, questa esenzione non comporta alcun vantaggio economico per Ryanair.

(423) Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra previsti nei successivi contratti stipulati con Ryanair, in particolare il contratto 1, il procedimento di indagine formale ha permesso di eliminate i dubbi della Commissione sull'effettiva esistenza di tali servizi. Come indicato al considerando 72, la CCI è intervenuta tra Ryanair e Atlantica (la società di assistenza a terra) solo a titolo d'intermediario e il contratto 1 specificava solo le tariffe stabilite da Atlantica. Pertanto, i servizi di assistenza a terra previsti nei successivi contratti stipulati con Ryanair non comportano alcun vantaggio economico a favore di Ryanair.

(424) Per quanto riguarda le altre misure, per determinare se i contratti stipulati conferiscano un vantaggio a queste compagnie aeree, la Commissione dovrebbe in linea di principio esaminare se, in circostanze analoghe, un gestore aeroportuale che svolge la propria attività in normali condizioni di economia di mercato avrebbe stipulato accordi commerciali simili o identici a quelli stipulati dalla CCI.

(425) Ai fini della valutazione dei contratti in questione, è opportuno rammentare che sia l'esistenza degli elementi di aiuto in essi contenuti sia la loro importanza devono essere valutate alla luce della situazione esistente al momento della stipula ([99]). Per determinare quindi se il gestore dell'aeroporto abbia agito come un investitore accorto in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività ([100]), i contratti stipulati devono essere valutati per ciascun periodo considerato, ossia al momento della loro conclusione.

([98]) Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 21 dicembre 2016, Commission/Hansestadt Lübeck, C-524/14, ECLI:EU:C:2016:971, punti da 40 a 67.

([99]) Cfr. la sentenza Stardust Marine, citata nella nota 94, punti 71 e 72.

([100]) Cfr. la sentenza Alfa Romeo, citata alla nota 30, punto 20 e la sentenza Alitalia/Commissione, citata alla nota 30, punto 84.

(426) Dopo aver esaminato i diversi approcci metodologici riguardanti, da un lato, le modalità di applicazione del principio dell'investitore accorto e, dall'altro, le modalità di ricostruzione dei piani economico-finanziari, la Commissione analizzerà le varie misure in questione.

a) Approcci metodologici riguardanti le modalità di applicazione del principio dell'investitore accorto

(427) Per chiarire le modalità di applicazione del principio dell'investitore accorto è necessario porre le domande metodologiche seguenti:

— 1) Il contratto di marketing e il contratto di servizi aeroportuali devono essere analizzati congiuntamente o separatamente?

— 2) Ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato, qual è la pertinenza, rispetto all'analisi della redditività incrementale, dell'analisi comparativa delle condizioni dei contratti di servizi aeroportuali oggetto del procedimento di indagine formale con i diritti aeroportuali applicati in altri aeroporti?

— 3) Quali profitti avrebbe considerato un ipotetico investitore in economia di mercato stipulando i contratti di marketing con le compagnie aeree?

— 4) Quale orizzonte temporale avrebbe scelto un investitore in economia di mercato per valutare l'interesse di stipulare un contratto di servizi aeroportuali e/o di marketing?

1) Valutazione dell'analisi congiunta dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di marketing

(428) Ai fini dell'applicazione del criterio relativo all'investitore accorto che agisce in un'economia di mercato, la Commissione deve stabilire se i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing stipulati dalla CCI con Ryanair e AMS, riportati nella tabella 9, devono essere analizzati congiuntamente ([101]).

(429) Le autorità francesi hanno espresso il loro accordo ([102]) riguardo al metodo seguito nella decisione di avvio, che consisteva nell'analizzare congiuntamente i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing.

(430) Ryanair, invece, contesta il suddetto metodo, sostenendo che i contratti di marketing con AMS dovrebbero essere analizzati separatamente dai contratti di servizi aeroportuali stipulati con Ryanair. Anche AMS è dell'avviso che i suoi contratti conclusi con la CCI hanno un interesse commerciale intrinseco separato dai contratti di servizi aeroportuali.

(431) È quindi necessario chiedersi se, come sostiene Ryanair, i contratti di marketing abbiano un interesse distinto dai contratti di servizi aeroportuali. Per rispondere a questa domanda, è necessario rispondere alle domande seguenti:

— Ryanair e la sua controllata AMS devono essere considerate individualmente o congiuntamente per determinare l'esistenza di un vantaggio economico?

— Qual era il compito svolto dalla CCI al momento dell'acquisto dei servizi di marketing?

— Esiste un legame inscindibile tra i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing?

Analisi della valutazione congiunta o separata di Ryanair e AMS ai fini della determinazione dell'esistenza di un vantaggio economico

(432) Per quanto riguarda i contratti stipulati tra la CCI e le società Ryanair e AMS, la Commissione deve innanzitutto chiedersi se, ai fini dell'identificazione di un vantaggio economico di cui avrebbero beneficiato, Ryanair e la sua controllata AMS debbano essere considerate singolarmente o congiuntamente al momento della sottoscrizione dei contratti.

([101]) È opportuno precisare che il problema della valutazione congiunta dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di marketing non si pone per quanto riguarda la compagnia Jet2. La CCI-aeroporto ha infatti stipulato un unico contratto con la compagnia Jet2 che comprende sia disposizioni relative alla fornitura di servizi aeroportuali sia il pagamento di un contributo marketing.

([102]) Risposta della Francia del 13 aprile 2014, punto 253.

(433) La Commissione osserva innanzitutto che AMS, al momento della firma dei contratti, era una controllata di Ryanair al 100 %, amministrata da quadri superiori di Ryanair ([103]), e che la società era stata creata al solo scopo di fornire servizi di marketing sul sito web di Ryanair senza esercitare nessun'altra attività. AMS agiva secondo gli interessi di Ryanair e sotto il suo controllo e i profitti che generava erano destinati a Ryanair sotto forma di dividendi o di aumento del valore della società. Di conseguenza si può presumere che Ryanair abbia esercitato un'influenza decisiva sul comportamento di AMS.

(434) Inoltre, mentre i servizi di marketing sono stati acquistati inizialmente nel quadro di due contratti con Ryanair il 1º dicembre 2003 e il 1° gennaio 2004, la CCI ha successivamente acquistato tali servizi da AMS nel quadro dei contratti di marketing stipulati dal 1º aprile 2006. Pertanto il fatto che AMS abbia sostituito Ryanair come fornitore di servizi di marketing alla CCI rivela anche i legami tra Ryanair e la sua controllata AMS in relazione ai vari contratti stipulati con la CCI.

(435) La Commissione osserva anche che i contratti di marketing conclusi con AMS enunciano tutti, nel loro oggetto, la condizione di essere legati all'impegno della sola compagnia Ryanair di operare voli dall'aeroporto di La Rochelle.

(436) Pertanto il fatto che AMS svolga un'attività diversa da quella di Ryanair non può nascondere la fortissima complementarietà di queste due attività: l'esercizio di collegamenti aerei e la pubblicità di tali collegamenti.

(437) La Commissione desidera ricordare che questo metodo è già stato adottato nella sua prassi decisionale recente ([104]) ed è stato convalidato dalla giurisprudenza ([105]).

(438) Per tutti questi motivi, la Commissione ritiene dunque che, per stabilire se esista un vantaggio economico, le misure a favore di Ryanair e AMS devono essere valutate congiuntamente, in quanto queste due società sono di fatto un unico beneficiario delle misure in questione ([106]).

Compito svolto dalla CCI al momento dell'acquisto dei servizi di marketing

(439) Un primo metodo consisterebbe nel ritenere che la CCI abbia stipulato i contratti di marketing in quanto gestore aeroportuale ([107]) e, quindi, nel confrontare il suo comportamento con quello di un ipotetico gestore aeroportuale guidato da prospettive di redditività.

(440) Un secondo metodo consisterebbe nel ritenere che la CCI abbia agito in qualità di soggetto pubblico a cui è affidato un compito di interesse generale, ossia lo sviluppo economico di La Rochelle e della sua regione, e che essa abbia acquistato i servizi di marketing per assolvere al proprio compito, indipendentemente dal suo ruolo di gestore dell'aeroporto di La Rochelle. Questo secondo metodo sarebbe giustificato dal fatto che giuridicamente la CCI è investita di un tale compito di sviluppo economico.

([103]) Cfr. la relazione della camera regionale dei conti dell'Aquitania sulla camera di commercio e industria di Pau-Béarn deliberata il 19 ottobre 2006, secondo cui «la società AMS non è altro che un'emanazione di Ryanair amministrata da due quadri superiori della compagnia Ryanair». La relazione può essere consultato all'indirizzo www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) A tal fine cfr. in particolare la decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Pau, citata alla nota 12, nello specifico il considerando 290. Cfr. anche la decisione (UE) 2017/1861 della Commissione, del 29 luglio 2016, sull'aiuto di Stato SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italia — Compensazione agli aeroporti sardi per obblighi di servizio pubblico (SIEG) (GU L 268 del 18.10.2017, pag. 1), in particolare il considerando 353.

([105]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota 53, punti da 85 a 184; sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-53/16, citata alla nota 53, punto 212.

([106]) Nel prosieguo della valutazione la Commissione denominerà pertanto il beneficiario delle misure in oggetto «Ryanair/AMS».

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

(441) In base a questo secondo metodo, è opportuno verificare, da un lato, che i servizi in questione rispondano a un «fabbisogno effettivo» dell'acquirente pubblico (che potrebbe, ad esempio, essere legato alla ricerca della massimizzazione dell'effetto economico sullo sviluppo regionale prodotto dall'aiuto erogato), e dall'altro che detti servizi siano stati acquistati a un prezzo inferiore o uguale al «prezzo di mercato» ([108]) o che tale prezzo di mercato sia stato determinato a seguito di una procedura di gara o con un metodo alternativo.

(442) La Commissione osserva che né le autorità francesi ([109]) né la CCI ([110]) hanno indicato in modo esplicito, nelle loro osservazioni, di aver agito, stipulando i contratti di marketing, per ragioni di politica pubblica.

(443) Le autorità francesi, dal canto loro, come esposto al considerando 210, sostengono che le misure hanno avuto ricadute positive sull'attività dell'aeroporto e sullo sviluppo regionale e ritengono quindi «naturale» che gli enti territoriali, impegnati nello sviluppo economico e turistico del proprio territorio, utilizzino servizi che consentano loro di promuovere la regione e di attirare viaggiatori. La Commissione tuttavia osserva che questa affermazione non è condivisa dalla CCI (cfr. il considerando 445) ed è controbilanciata dalle osservazioni formulate dopo l'avvio del procedimento d'indagine formale, esposte al considerando 212, in cui la Francia afferma che «per quanto riguarda le considerazioni che hanno condotto la CCI a concludere le convenzioni esaminate, la possibilità di diffondere annunci pubblicitari relativi sia all'aeroporto di La Rochelle e alla sua regione sia a tutte le destinazioni servite dall'aeroporto su un sito web così frequentato come quello di Ryanair, rappresentava un'opportunità per attirare una maggiore clientela, che la CCI, interessata ad aumentare il traffico e quindi le entrate dell'aeroporto, ha naturalmente colto». Le autorità francesi aggiungono che «dal punto di vista dell'aeroporto di La Rochelle, la strategia di sostegno al marketing ha dato i propri frutti poiché ne è risultato un forte aumento del numero di passeggeri nel periodo in questione e di conseguenza un aumento costante dei diritti aeroportuali e delle entrate extra aeronautiche [...]».

(444) La Commissione osserva inoltre che, nel caso di specie, la Francia, al di là delle considerazioni generali relative allo sviluppo regionale di cui al considerando precedente, non ha stabilito con precisione come ha calibrato il finanziamento delle compagnie aeree al fine di perseguire l'obiettivo di interesse pubblico, obiettivo che per altro non ha definito con precisione né avvalorato con criteri misurabili. La Commissione osserva quindi che le autorità francesi non hanno elaborato ex ante alcuna analisi economica quantificata, che permetta di stabilire in modo causale e inequivocabile l'effetto economico delle misure di finanziamento nel raggiungimento dell'obiettivo di interesse pubblico dello sviluppo regionale.

(445) Dal canto suo, la CCI ha fornito elementi che mirano a sostenere il primo metodo. Infatti, nelle sue osservazioni del 4 giugno 2012, la CCI afferma che «i contratti di marketing sono stati conclusi nell'ottica della redditività» e afferma che «le considerazioni che hanno portato a stipulare i contratti in esame erano di natura puramente commerciale e il vantaggio commerciale che tali contratti avrebbero generato per l'aeroporto era stato debitamente valutato. La possibilità di diffondere annunci pubblicitari relativi sia all'aeroporto di La Rochelle e alla sua regione sia a tutte le destinazioni servite dall'aeroporto, su un sito web così frequentato come quello di Ryanair, rappresentava un'opportunità per attirare una maggiore clientela, che la CCI, interessata ad aumentare il traffico e quindi le entrate dell'aeroporto, ha naturalmente colto». Nelle stesse osservazioni, la CCI afferma infine che «oltre a migliorare l'immagine dell'aeroporto e la capacità di attrazione della regione servita dall'aeroporto, i contratti di marketing conclusi dall'aeroporto di La Rochelle con AMS hanno anche contribuito alla redditività complessiva della relazione con Ryanair [...], poiché la pubblicità in questione ha permesso di generare ulteriori entrate aeronautiche e extra aeronautiche, generate dai passeggeri stranieri portati da Ryanair all'aeroporto e attratti da questa destinazione grazie a questa pubblicità mirata ed efficace». Questi elementi suggeriscono che, secondo la CCI, il suo comportamento dovrebbe essere analizzato come quello di un gestore aeroportuale ([111]).

(446) La Commissione ritiene che dei due approcci sopra menzionati, il primo debba essere mantenuto. Infatti è frequente che, nell'ambito della propria attività economica, un gestore aeroportuale stipuli con le compagnie aeree contratti che prevedono tariffe differenziate e, in alcuni casi, la concessione a tali compagnie di incentivi considerevoli e sostegno alla commercializzazione ([112]). A questo proposito, la Commissione ritiene che, in linea di principio, la conclusione di contratti di marketing rientri nell'attività economica di un gestore aeroportuale ([113]).

([108]) Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale, del 28 gennaio 1999, BAI/Commissione, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, punti 75 e 76 e la sentenza del Tribunale, del 5 agosto 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA e Diputación Foral de Vizcaya/Commissione, T-116/01 e T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, punto 117.

([109]) Cfr. i considerando da 205 a 214.

([110]) Cfr. i considerando da 171 a 177.

([111]) Non è quindi necessario stabilire in questa sede il prezzo di mercato che la Francia o la CCI avrebbero dovuto pagare per sviluppare l'economia regionale mediante il sostegno alle compagnie aeree, poiché tale metodo non è quello adottato né dalla Francia né dalla CCI.

([112]) Orientamenti del 2014, punto 7.

([113]) È opportuno inoltre sottolineare che la sezione 3.5 degli orientamenti del 2014 stabilisce che, ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore privato in un'economia di mercato, gli incentivi e il sostegno al marketing devono essere presi in considerazione nell'analisi.

(447) Per determinare l'esistenza di un vantaggio per le compagnie aeree, è quindi necessario adottare il primo metodo, esposto al considerando 439, che consiste nel confrontare il comportamento della CCI con quello di un ipotetico investitore in economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, che avrebbe gestito l'aeroporto di La Rochelle in vece della CCI. La Commissione desidera ricordare che questo metodo è già stato adottato negli orientamenti del 2014 ([114]), nella sua prassi decisionale recente ([115]) convalidata dalla giurisprudenza ([116]).

(448) Questa conclusione, stabilita per i contratti stipulati con Ryanair e AMS, si applica anche, per le stesse ragioni, al contratto stipulato con Jet2.

Carattere indissociabile dei contratti di marketing e dei contratti di servizi aeroportuali

(449) La Commissione distingue due configurazioni. Nella prima configurazione, uno o più contratti di marketing sono stipulati contemporaneamente a un contratto di servizi aeroportuali e costituiscono un'unica operazione. In questo caso, l'analisi secondo il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato si concentra sui contratti che costituiscono l'operazione nel loro insieme. In una seconda configurazione, il contratto o i contratti di marketing non sono stipulati in concomitanza a un contratto di servizi aeroportuali. In questo caso, l'analisi dell'operazione si concentra esclusivamente sui contratti di marketing. Tuttavia, l'analisi secondo il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato terrà conto del contratto di servizi aeroportuali in vigore al momento della firma dei contratti di marketing per valutare le entrate della CCI.

(450) La Commissione ritiene pertanto opportuno analizzare ciascun contratto di marketing di cui alla tabella 9 per individuare se sia indissolubilmente legato a uno o più altri contratti di servizi aeroportuali, o, eventualmente, ad altri contratti di marketing. Per valutare la natura indissolubile di questo legame, la Commissione ritiene necessario formulare le osservazioni seguenti.

(451) È opportuno innanzitutto notare che il fatto che alcuni contratti di marketing siano stati conclusi dalla CCI con AMS e non con Ryanair non può impedire di analizzarli congiuntamente ai contratti di servizi aeroportuali. Infatti i tipi di contratto sono stati stipulati dalle stesse parti, poiché, come stabilito nei considerando da 432 a 438, Ryanair e AMS devono essere considerate come un'unica entità economica.

(452) Altri elementi, presentati di seguito, indicano l'esistenza di legami molto stretti tra alcuni contratti di marketing e di servizi aeroportuali stipulati congiuntamente.

(453) In primo luogo, la Commissione osserva che il processo di stipula dei contratti di marketing con AMS o Ryanair è strettamente legato alla stipula dei contratti di servizi aeroportuali con Ryanair.

(454) Come messo in evidenza nella tabella 9, la maggior parte dei contratti di marketing è stata stipulata pressoché contemporaneamente a un contratto di servizi aeroportuali. Ad esempio, i contratti di marketing stipulati con Ryanair il 1º dicembre 2003 e il 1º gennaio 2004 sono stati firmati quasi contemporaneamente al contratto di servizi aeroportuali del 10 dicembre 2003. Analogamente, i contratti di marketing stipulati con AMS il 1º maggio 2006 sono stati conclusi solo un mese dopo il contratto di servizi aeroportuali del 1º aprile 2006 e sono entrati in vigore il 1º maggio 2006 per una durata identica di 3 anni.

(455) Per di più la CCI non ha indetto una gara d'appalto e non ha preso in considerazione altri fornitori oltre ad AMS o Ryanair, il che rafforza il legame indissolubile tra il processo di stipula dei due tipi di contratto.

(456) In secondo luogo, dall'esame del contenuto dei contratti si evince uno stretto legame di dipendenza tra i contratti di marketing e i collegamenti aerei operate da Ryanair dall'aeroporto di La Rochelle.

(457) In primo luogo, i servizi di AMS, anche se finalizzati alla promozione di La Rochelle e della sua regione, riguardano solo i collegamenti operati da Ryanair, escludendo qualsiasi altra compagnia aerea.

([114]) Orientamenti del 2014, punto 53.
([115]) Cfr. ad esempio decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, considerando da 314 a 330.
([116]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota 53, punti da 329 a 334.

(458) In secondo luogo, l'analisi dei servizi di marketing forniti da AMS indica che essi sono contrattualmente incentrati sul solo sito web di Ryanair (per altro presentato in vari contratti come lo «strumento di marketing principale» ([117])) e in particolare sulle versioni del sito accessibile dal paese da cui Ryanair opera un collegamento verso La Rochelle. In base alle condizioni dei vari contratti di marketing, i servizi forniti da AMS includono quanto segue: i) inserimento di collegamenti sulla pagina corrispondente alla destinazione La Rochelle del sito web di Ryanair; ii) inserimento di collegamenti al sito web designato dalla CCI sulle pagina iniziale inglese, belga, olandese, portoghese, irlandese e norvegese del sito web di Ryanair (corrispondenti ai punti di partenza dei voli Ryanair per l'aeroporto di La Rochelle); iii) inserimento di paragrafi nella sezione «5 cose da fare» sulla pagina della destinazione La Rochelle del sito web di Ryanair; iv) invio di e-mail di promozione di La Rochelle agli abbonati britannici e irlandesi del sito web di Ryanair ([118]); v) presentazione di La Rochelle sulla pagina iniziale delle versioni norvegese e portoghese del sito web di Ryanair ([119]). Il sito web di Ryanair è concepito principalmente come piattaforma per la vendita di biglietti per i collegamenti operati da Ryanair, e del tutto incidentalmente come strumento promozionale delle destinazioni servite da Ryanair, tra cui La Rochelle ([120]).

(459) Per di più, come spiegato ai considerando da 81 a 114, i contratti di marketing stipulati con Ryanair (contratti A e B) contengono l'impegno di Ryanair a operare determinati collegamenti, mentre nei contratti di marketing D, G, H, I, J, K stipulati con AMS è esplicitamente indicato che essi derivano «dall'impegno di Ryanair a operare» ([121]) determinati collegamenti oggetto dei contratti di servizi aeroportuali soggiacenti. La presenza di tali clausole dimostra che il contratto di marketing non sarebbe esistito se Ryanair non avesse operato i collegamenti oggetto del contratto di servizi aeroportuali. Tale conclusione non è inficiata dai contratti C, E e F, che sono semplici modifiche di contratti preesistenti e le cui nuove disposizioni non pregiudicano il legame tra l'esercizio di detti collegamenti da parte di Ryanair e i servizi di marketing.

(460) Infine gli importi corrisposti a Ryanair a titolo di determinati contratti di marketing (contratti A e B) sono subordinati al numero di rotazioni effettuate da Ryanair. Ad esempio, il contratto A stipulato con Ryanair, all'articolo 3 prevede che «[s]e Ryanair non raggiunge un tasso di riempimento annuale del 60 % su un numero minimo di 340 rotazioni per anno solare [...] i pagamenti saranno ricalcolati in proporzione al numero di passeggeri trasportati» ([122]). La presenza di tale condizione dimostra che l'oggetto fondamentale del contratto di marketing non è tanto la promozione generale di La Rochelle e della sua regione quanto piuttosto, in modo molto più specifico, il raggiungimento da parte di Ryanair di obiettivi quantificati di trasporto passeggeri con destinazione La Rochelle.

(461) Da quanto sopra emerge che i servizi previsti nei vari contratti di marketing sono strettamente connessi ai servizi di trasporto aereo offerti da Ryanair, menzionati nei contratti di marketing e oggetto dei corrispondenti contratti di servizi aeroportuali. I servizi di marketing, lungi dall'essere pensati per aumentare in maniera generale e indistinta la presenza di turisti e viaggiatori d'affari a La Rochelle e nella sua regione, si rivolgono in modo specifico a coloro che potrebbero utilizzare i servizi di trasporto di Ryanair oggetto dei contratti di marketing e hanno fondamentalmente come obiettivo quello di promuovere questi servizi.

(462) I contratti di marketing costituiscono quindi un tutt'uno con i contratti di servizi aeroportuali stipulati congiuntamente e con i servizi di trasporto aereo loro oggetto. Gli elementi di fatto sopra esposti dimostrano inoltre che non vi sono prove a sostegno dell'ipotetico argomento secondo cui, in assenza dei collegamenti aerei in questione (e quindi dei relativi contratti di servizi aeroportuali), i contratti di marketing sarebbero stati comunque conclusi.

([117]) Contratti dell'1 aprile 2006 e del 17 settembre 2009 stipulati con AMS.

([118]) Contratti dell'1 aprile 2006, del 17 settembre 2009 e del 25 febbraio 2010 stipulati con AMS.

([119]) Clausole aggiuntive del 25 febbraio 2010.

([120]) Lo spazio particolarmente ridotto del sito web di Ryanair dedicato alla promozione turistica, oltre al fatto che la regione di La Rochelle è solo una delle decine di destinazioni oggetto della suddetta promozione commerciale, rende l'esposizione della regione di La Rochelle sul sito web di Ryanair molto secondaria rispetto all'attività di vendita dei biglietti e dei servizi venduti da Ryanair.

([121]) Traduzione libera del testo inglese dell'articolo 1 dei contratti di marketing, contenete l'oggetto del contratto, che recita: «This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate routes …».

([122]) Traduzione libera del testo inglese («[…] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year […]the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried […]»).

(463) È opportuno inoltre notare che le stesse autorità francesi hanno messo in evidenza il legame tra i pagamenti previsti dai contratti di marketing e i collegamenti operati dalle compagnie aeree: «Lo sviluppo di un aeroporto dipende interamente dall'aumento del volume di passeggeri, da cui discende la necessità di campagne pubblicitarie volte a far conoscere i collegamenti operati dall'aeroporto, le attrazioni turistiche della regione ecc. La diffusione di annunci pubblicitari su siti web ad alta frequenza è quindi un servizio essenziale per qualsiasi aeroporto regionale in via di sviluppo. Tale esigenza è all'origine della prassi soprattutto delle compagnie aeree a basso costo, di offrire servizi di marketing e pubblicità agli aeroporti» ([123]) (la sottolineatura è aggiunta della Commissione). Da questa affermazione emerge che i pagamenti previsti dai contratti di marketing erano parte integrante della relazione commerciale tra la CCI e le compagnie aeree per l'esercizio e lo sviluppo dei collegamenti. Ne consegue anche che lo scopo di tali pagamenti non era solo quello di promuovere le presenze di turisti e viaggiatori d'affari a La Rochelle e nella sua regione in generale, ma soprattutto di promuovere specificamente i collegamenti operati dalle compagnie aeree dall'aeroporto di La Rochelle.

(464) Alla luce di quanto sopra, la Commissione baserà la valutazione dei contratti elencati nella tabella 9 su una serie di indicatori, tra cui la similitudine o la prossimità degli elementi seguenti: i) la data della firma di tali contratti, ii) il collegamento geografico o i collegamenti geografici in questione, iii) i volumi obiettivo di passeggeri, iv) i riferimenti incrociati tra attività di marketing e attività di trasporto passeggeri e v) qualsiasi altro elemento del contratto che leghi in modo manifesto detti contratti. Da tale valutazione può emergere che alcuni contratti di marketing e alcuni contratti di servizi aeroportuali non siano stati oggetto di un'operazione congiunta (e devono quindi essere valutati singolarmente), mentre altri accordi devono essere valutati congiuntamente come un gruppo di contratti.

— *Gruppo di contratti 1-A*

(465) La Commissione osserva che la CCI-aeroporto ha stipulato un contratto di servizi aeroportuali (contratto 1) il 10 dicembre 2003, ossia pochi giorni dopo aver stipulato il contratto di marketing A, il 1º dicembre 2003. La durata del contratto di marketing A (dal 1º maggio 2003 al 31 dicembre 2003) inoltre corrisponde esattamente al periodo di applicazione del contratto 1, ossia dal 1º maggio 2003 al 30 aprile 2006. Infine, gli obblighi di traffico annuale previsti dai due contratti e i collegamenti operati sono identici. La Commissione ritiene pertanto che questi due contratti costituiscano un'unica operazione e debbano quindi essere valutati congiuntamente.

— *Contratto B*

(466) La Commissione osserva chela CCI-aeroporto ha stipulato il contratto di marketing B il 3 giugno 2004, ossia circa 6 mesi dopo aver stipulato il contratto di servizi aeroportuali 1, anche se la clausola iniziale del contratto recita «il presente contratto è concluso il 1º gennaio 2004» ([124]).

(467) Sebbene i due contratti abbiano la medesima data di scadenza e comprendano obblighi di traffico e collegamenti operati simili, la Commissione osserva che le autorità francesi non hanno giustificato il rinvio della firma del contratto B al 3 giugno 2004, mentre la sua conclusione è indicata al 1° gennaio 2004. La Commissione ne conclude pertanto che il contratto B debba essere valutato separatamente.

— *Gruppo di contratti 2-3-C-D*

(468) La Commissione osserva che la CCI-aeroporto ha stipulato due contratti di servizi aeroportuali (contratti 2 e 3) il 1º maggio 2006, ossia solo un mese dopo aver stipulato i contratti di marketing C e D, il 1º aprile 2006. Inoltre, questi quattro contratti concernono lo stesso periodo d'esercizio, ossia dal 1° maggio 2006 al 30 aprile 2009. Per di più i contratti 2 e C da un lato e i contratti 3 e D dall'altro, firmati a meno di un mese l'uno dall'altro, riguardano lo stesso aeroporto (Londra Stansted per i contratti 2 e C e Dublino per i contratti 3 e D) e prevedono obiettivi di traffico identici (95 000 passeggeri per Londra Stansted e 45 000 passeggeri per Dublino). Inoltre, i contratti di marketing relativi a questi due aeroporti sono identici, salvo per quanto riguarda gli obblighi di traffico, gli importi pagati per i servizi di marketing e il volume dei servizi di marketing. Lo stesso vale per i contratti di servizi aeroportuali, che sono identici, ad eccezione degli obblighi di traffico. La Commissione ritiene pertanto che questi quattro contratti costituiscano un'unica operazione e debbano quindi essere valutati congiuntamente.

([123]) Risposta della Francia del 13 aprile 2014, punto 247.
([124]) Traduzione libera del testo inglese «this agreement is made the 1st of January 2004».

(469) La Commissione osserva che uno degli indicatori chiave è la concomitanza della sottoscrizione dei contratti (intervallo inferiore a un mese), mentre il contratto successivo (contratto E) è stato sottoscritto più di un anno dopo. La Commissione osserva anche che i due contratti di servizi aeroportuali e i due contratti di marketing sono stati firmati lo stesso giorno (rispettivamente il 1º aprile e il 1º maggio 2006) e sottolinea che una valutazione separata dei contratti 2 e C e dei contratti 3 e D, in ogni caso non modificherebbe la conclusione sul vantaggio conferito (cfr. tabella 18).

— *Contratto E*

(470) La CCI-aeroporto, ha concluso il contratto E, riguardante i servizi di marketing sul sito irlandese di Ryanair, il 1º giugno 2007. Si tratta di una clausola aggiuntiva al contratto D che è dunque stata firmata più di un anno dopo del contratto stesso e, contrariamente agli altri contratti di marketing precedentemente analizzati, non è concomitante alla firma di un contratto di servizi aeroportuali. Il contratto successivo firmato dalla CCI-aeroporto e da Ryanair/AMS è il contratto F, firmato quasi quattro mesi dopo la firma del contratto E e non riguarda il sito irlandese di Ryanair. I contratti E e F si riferiscono inoltre a due collegamenti distinti (rispettivamente Dublino e Londra-Stansted). Pertanto, la Commissione ritiene che il contratto E debba essere valutato separatamente.

— *Contratto F*

(471) La CCI-aeroporto il 21 settembre 2007 ha concluso il contratto F riguardante i servizi di marketing sul sito web britannico di Ryanair. Si tratta di una clausola aggiuntiva al contratto C che è dunque stata firmata più di un anno dopo il contratto stesso e, come il contratto E, non è concomitante alla firma di un contratto di servizi aeroportuali. Il contratto successivo firmato dalla CCI-aeroporto e da Ryanair/AMS è il contratto G, firmato quasi 2 anni dopo la firma del contratto F. La Commissione ritiene pertanto che il contratto F debba essere valutato separatamente.

— *Gruppo di contratti G-H-I-J*

(472) La Commissione osserva che la CCI-aeroporto il 17 settembre 2009 ha stipulato quattro contratti di marketing relativi a collegamenti operati da Ryanair da La Rochelle con destinazione Londra Stansted (contratto G), Bruxelles Charleroi (contratti H e J) e Dublino (contratto I). Questi quattro contratti concernono lo stesso periodo d'esercizio, ossia dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2011. Il contenuto dei contratti di marketing G, H e I è identico, ad eccezione degli obblighi di traffico, dell'importo per i servizi di marketing e del volume dei servizi di marketing. Per quanto riguarda il contratto J, si tratta di una clausola aggiuntiva al contratto H, il cui unico scopo è quello di introdurre un aumento, peraltro marginale, dell'importo dei servizi di marketing già previsti nel contratto H firmato lo stesso giorno. La Commissione ritiene pertanto che questi quattro contratti costituiscano un'unica operazione e debbano quindi essere valutati congiuntamente.

(473) Il contratto di servizi aeroportuali 5 è stato firmato il 13 gennaio 2010 per il periodo dal 1º maggio 2009 al 30 aprile 2012. La Commissione osserva che questo contratto riguarda gli aeroporti di Londra Stansted, Bruxelles Charleroi e Dublino (con la possibilità per Ryanair di operare uno o più collegamenti per destinazione La Rochelle), come il gruppo di contratti G-H-I-J. Tuttavia la Commissione osserva che il periodo di validità del contratto 5 è diverso da quello del gruppo G-H-I-J e che la data della sua firma è di circa 5 mesi successiva a quella di detto gruppo. In sostanza, la Commissione osserva che il contratto 5 non impone alcun obbligo di traffico a Ryanair e non prevede alcun servizio di marketing a favore di Ryanair/AMS. In realtà, si limita a ritrascrivere a posteriori in forma contrattuale l'importo unitario dei diritti aeroportuali a carico di Ryanair dal 1º maggio 2009. In tali circostanze, la Commissione ritiene che il contratto 5 non debba essere analizzato come parte del gruppo di contratti G-H-I-J.

— *Gruppo di contratti 6-K*

(474) La Commissione osserva che la CCI-aeroporto ha stipulato un contratto di servizi aeroportuali (contratto 6) il 1º maggio 2006, ossia solo un mese prima della conclusione del contratto di marketing K, avvenuta il 25 febbraio 2010. Il contratto 6 riguarda i servizi aeroportuali da fornire a Ryanair per i collegamenti per Londra Stansted (Gran Bretagna), Dublino (Irlanda), Bruxelles Charleroi (Belgio) e Oslo Rygge (Norvegia) per il periodo 28 marzo 2010 - 31 marzo 2013 e comprende obblighi di traffico per Ryanair. Il contratto K, dal canto suo, disciplina i servizi di marketing che devono essere forniti sulle versioni irlandese, norvegese, olandese e britannica della pagina iniziale del sito di Ryanair nel periodo 31 marzo 2010 — 30 marzo 2013. Alla luce di tali elementi, la Commissione ritiene che il contratto 6 e il contratto K debbano essere valutati congiuntamente.

(475) Per quanto riguarda il contratto 5, sebbene sia stato firmato all'inizio del 2010 come il contratto K, la Commissione osserva che esso concerne un periodo precedente al contratto K. Il contratto 5 inoltre non comprende il collegamento per la Norvegia mentre il contratto K regola i servizi di marketing da fornire sulla versione norvegese della pagina iniziale di Ryanair. Per quanto riguarda il contratto successivo firmato dalla CCI-aeroporto e da Ryanair/AMS (contratto di marketing L), esso è stato firmato circa 4 mesi dopo il contratto K e riguarda l'aeroporto di Cork, che non rientra nel contratto di servizi aeroportuali 6. La Commissione ritiene pertanto che il contratto 5 e il contratto L non possano essere inclusi nel gruppo di contratti 6-K.

— *Contratto L*

(476) La CCI-aeroporto, il 23 giugno 2010 ha concluso il contratto L riguardante i servizi di marketing sul sito web irlandese di Ryanair. Si tratta di una clausola aggiuntiva al contratto K che è dunque stata firmata circa 4 mesi dopo del contratto stesso e la sua firma non è concomitante a quella di un contratto di servizi aeroportuali. Il contratto successivo firmato dalla CCI-aeroporto e da Ryanair/AMS (contratto 7), è stato firmato quasi 7 mesi dopo il contratto L e non riguarda il sito irlandese di Ryanair. Pertanto, la Commissione ritiene che il contratto L debba essere valutato separatamente.

— *Gruppo di contratti 7-M e contratto N*

(477) La Commissione osserva che la CCI-aeroporto ha stipulato un contratto di servizi aeroportuali (contratto 7) il 28 gennaio 2011, ossia solo 2 settimane prima della conclusione dei contratti di marketing M e N avvenuta l'11 febbraio 2011. Questi tre contratti non concernono esattamente lo stesso periodo d'esercizio: il contratto 7, che non specifica una data di scadenza, è una clausola aggiuntiva al contratto 5 che termina in linea di principio il 30 aprile 2012, mentre i contratti M e N prevedono che questi due contratti scadano il 30 marzo 2013. Inoltre, il contratto 7 prevede un impegno di traffico pari a 17 000 passeggeri l'anno, mentre i contratti M e N prevedono solo servizi di marketing senza alcun impegno di traffico.

(478) La Commissione osserva che i contratti 7 e M hanno come oggetto comune il nuovo collegamento che Ryanair intende operare dall'aeroporto di La Rochelle a destinazione Porto (Portogallo). Data la concomitanza delle date di sottoscrizione e della similitudine tra i collegamenti in questione, la Commissione ritiene che il fatto che la durata del contratto di marketing M sia più breve di quello di servizi aeroportuali 7 non possa inficiare la constatazione generale secondo cui la CCI-aeroporto e Ryanair hanno evidentemente deciso di organizzare contemporaneamente la gestione operativa, commerciale e finanziaria del nuovo collegamento per Porto mediante questi due contratti, similmente a quanto accaduto per le altre destinazioni operate da Ryanair dall'aeroporto di La Rochelle.

(479) Per quanto riguarda il contratto N, solo la concomitanza delle date di sottoscrizione lo unisce ai contratti 7 e M non essendo altro che una clausola aggiuntiva al contratto K riguardante solo i servizi di marketing relativi al collegamento operato con Oslo Rygge (Norvegia) (ma firmato più di un anno dopo il contratto K). Inoltre, come indicato in precedenza, il contratto N non prevede un impegno di traffico, esso non è quindi collegato al contratto M o al contratto 7, dai quali è separabile.

(480) La Commissione osserva, infine, che il contratto di marketing successivo è stato firmato tra le due parti il 26 ottobre 2012, ossia molto tempo dopo la sottoscrizione dei contratti 7, M e N ([125]). Pertanto, per queste diverse ragioni, la Commissione ritiene che i due contratti 7 e M costituiscano un'unica operazione e che quindi debbano essere valutati congiuntamente, mentre il contratto N debba essere valutato separatamente.

— *Conclusione sulla valutazione congiunta dei contratti stipulati dalla CCI-aeroporto con Ryanair/AMS*

(481) Da quanto sopra esposto, risulta che ciascun gruppo di contratti deve essere trattato come un'unica misura al fine di valutarne la redditività. Alcuni contratti di marketing non sono stati oggetto di un'unica operazione con un contratto di servizi aeroportuali, pertanto saranno analizzati tenendo conto delle entrate generate in base al contratto di servizi aeroportuali in vigore.

([125]) In ogni caso, al di fuori del periodo in esame nella presente decisione.

Tabella 14

Elenco dei gruppi di contratti stipulati tra la CCI e Ryanair/AMS

N.	Contratti	Data della firma	Periodo di validità del contratto
1	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contratto di marketing CCI-Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contratto di marketing CCI-Ryanair		1.1.2004-30.4.2006
C	Contratto 1 di marketing CCI- AMS (Gran Bretagna)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Contratto 2 di marketing CCI-AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Contratto 1 di servizi aeroportuali CCI-Ryanair (Gran Bretagna)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contratto 2 di servizi aeroportuali CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Clausola aggiuntiva al contratto di marketing CCI -AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Clausola aggiuntiva al contratto di marketing CCI -AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contratto 1 di marketing CCI- AMS (Gran Bretagna)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contratto 2 di marketing CCI-AMS (Belgio)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contratto 3 di marketing CCI -AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J		17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Clausola aggiuntiva 1 al contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contratto di marketing CCI -AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Clausola aggiuntiva 1 al contratto di marketing CCI -AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Clausola aggiuntiva 2 al contratto di servizi aeroportuali CCI-Ryanair(Portogallo)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Clausola aggiuntiva 2 al contratto di marketing CCI -AMS (Portogallo)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Clausola aggiuntiva 3 al contratto di marketing CCI -AMS (Norvegia)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Contratto stipulato con Jet2*

(482) Come già menzionato ai considerando da 117 a 120, la CCI ha concluso un contratto con Jet2 il 4 luglio 2008 che include in primo luogo disposizioni relative ai servizi aeroportuali e prevede la concessione di sconti considerevoli sui diritti aeroportuali. Tale contratto prevede inoltre un contributo marketing legato all'esercizio del collegamento La Rochelle - Leeds e pertanto deve essere considerato come un'unica misura la cui redditività, come i contratti stipulati dalla CCI con Ryanair/AMS, sarà esaminata dalla Commissione nella sezione 7.1.1.3.

2) Scelta del metodo di analisi tra analisi comparativa e analisi di redditività incrementale

(483) Secondo gli orientamenti del 2014, in virtù del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, generalmente si può escludere l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza un determinato aeroporto quando il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato («analisi comparativa»), oppure quando è possibile dimostrare mediante un'analisi ex ante, ossia basata sulle informazioni disponibili e sugli sviluppi prevedibili al momento in cui l'aiuto è concesso, che l'accordo tra l'aeroporto e la compagnia aerea porterà a un aumento incrementale delle entrate dell'aeroporto ([126]) («analisi della redditività incrementale»).

(484) In primo luogo, è opportuno chiarire che, secondo la giurisprudenza, la Commissione può, senza commettere alcun errore, analizzare in dettaglio quale sia il metodo di valutazione più appropriato ai fini dell'applicazione del test dell'investitore in economia di mercato. Infatti la giurisprudenza ha riconosciuto che la Commissione può privilegiare uno dei due metodi se lo ritiene più adatto ([127]) e ha riconosciuto che non esiste una gerarchia tra i due metodi ([128]).

(485) Tuttavia, per quanto riguarda il primo metodo (analisi comparativa), la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che attualmente sia possibile definire un parametro comparativo appropriato per stabilire un prezzo di mercato esatto per i servizi forniti dagli aeroporti. Di conseguenza la Commissione è del parere che l'analisi della redditività incrementale sia da considerarsi il metodo migliore e più appropriato per la valutazione degli accordi tra gli aeroporti e le singole compagnie aeree ([129]).

(486) La Commissione ritiene opportuno rammentare nel contesto della presente analisi che, in seguito all'adozione degli orientamenti del 2014, sia le autorità francesi sia i portatori di interessi sono state invitate a formulare osservazioni sull'applicazione di tali orientamenti al caso di specie.

(487) A tale proposito è opportuno notare che in generale l'applicazione del principio dell'investitore in un'economia di mercato in riferimento a un prezzo medio registrato su mercati simili (analisi comparativa) può rivelarsi efficace se un prezzo di mercato può essere ragionevolmente determinato o dedotto da altri indicatori di mercato. Detto metodo però non può essere altrettanto pertinente nel caso dei servizi aeroportuali poiché la struttura dei costi e delle entrate tende a essere notevolmente differente da un aeroporto all'altro. I costi e le entrate dipendono infatti dalle condizioni di sviluppo dell'aeroporto, dalla capacità di attrazione del suo bacino di utenza, dal numero di compagnie aeree che vi operano, dalla capacità di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture e dal quadro normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, come pure da disavanzi e obblighi contratti dall'aeroporto in passato ([130]).

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

([126]) Orientamenti del 2014, punto 53.
([127]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota53, punto143.
([128]) Cfr. sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota53, punto145.
([129]) Orientamenti del 2014, punti 59 e 61.
([130]) Cfr. decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair, punti 88 e 89 (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).

(489) Ryanair ritiene che il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato possa essere applicato mediante un'analisi comparativa con alcuni aeroporti europei. A tale proposito, la compagnia aerea ritiene che alcuni aeroporti europei siano sostituibili all'aeroporto di La Rochelle in ragione delle loro similitudini e fornisce la relazione eseguita dalla società Oxera del 1º giugno 2012 ([131]) che mette a confronto i diritti aeroportuali pagati da Ryanair all'aeroporto di La Rochelle con i diritti aeroportuali versati ad aeroporti ritenuti paragonabili e conclude che i diritti versati a La Rochelle non sono notevolmente inferiori. Ryanair ha inoltre fornito un supplemento allo studio del 1º giugno 2012 ([132]) il quale teneva conto dei pagamenti ricevuti da Ryanair/AMS a titolo dei contratti di marketing.

(490) Tutto ciò non toglie che un metodo comparativo è comunque impraticabile nel caso di specie. Infatti, come precedentemente dimostrato, le operazioni da analizzare sono insiemi complessi costituiti da un contratto di servizi aeroportuali e da un contratto di marketing (talvolta riuniti in un unico supporto giuridico). Tali operazioni prevedono diversi «prezzi», ossia i vari diritti aeroportuali, il prezzo dei servizi di assistenza a terra e il prezzo dei servizi di marketing; alcuni dei quali dipendono dal numero di passeggeri, altri dal numero di movimenti degli aeromobili e altri ancora sono importi fissi. Ognuna di queste operazioni genera pertanto un complesso insieme di flussi finanziari tra il gestore dell'aeroporto e la compagnia aerea e le sue controllate, che sono costituiti dalle entrate provenienti dai diritti aeroportuali, dai servizi di assistenza a terra e dai servizi di marketing.

(491) L'analisi eseguita dalla società Oxera e presentata da Ryanair il 10 aprile 2015 (supplemento allo studio del 1º giugno 2012) illustra le principali difficoltà nello stabilire un confronto pertinente tra oneri aeroportuali e sostegni al marketing di Ryanair in diversi aeroporti.

(492) In primo luogo, la relazione della società Oxera afferma che «non è possibile individuare aeroporti utilizzati da Ryanair le cui caratteristiche siano tutte paragonabili e i cui comportamenti siano propri di un investitore operante in economia di mercato. Il metodo adottato è stato quindi quello di individuare una serie di aeroporti paragonabili, simili all'aeroporto di La Rochelle sulla base di diverse caratteristiche». ([133]). Nel caso di specie, la Commissione osserva che, sebbene i criteri per la scelta dei cinque aeroporti simili ([134]) includano sempre uno dei sette criteri elencati al punto 60 degli orientamenti del 2014, nondimeno gli elementi paragonabili sono simili all'aeroporto di La Rochelle solo per uno o due dei sette criteri. Inoltre, solo gli aeroporti di Grenoble GNB e Maastricht MST presentano un criterio di paragone specifico relativo alla gestione dell'aeroporto di La Rochelle, ossia il numero di passeggeri e il volume delle attività di Ryanair in tali aeroporti. Gli altri aeroporti considerati sono stati scelti sulla base di criteri (come il regime di proprietà, l'esistenza di finanziamenti pubblici o il livello del PIL della regione, o la quota di compagnie aeree a basso costo) che, data la loro relazione troppo remota con il livello di costi e entrate di ciascun aeroporto, sono da soli insufficienti a fungere da base per il livello di oneri aeroportuali considerato e il livello dei servizi di marketing adottati ai fini del paragone. La Commissione dubita pertanto della rappresentatività del campione di aeroporti scelto per il paragone.

— In secondo luogo, i dati prodotti da Oxera mostrano che gli oneri netti sostenuti da Ryanair nei vari aeroporti scelti per il paragone sono molto diversi. Nella sua relazione la società Oxera ha calcolato il livello degli oneri aeroportuali a carico di Ryanair in questi cinque aeroporti al netto dei contributi di marketing versati a AMS e Ryanair (in altre parole, la relazione paragona gli oneri aeroportuali sostenuti da Ryanair dopo aver dedotto gli introiti marketing di Ryanair). La volatilità dei dati tra i vari aeroporti del campione è molto elevata.

— Media degli oneri netti per rotazione. La media degli oneri netti per rotazione sostenuti da Ryanair a La Rochelle è pari al [100; 150] % degli oneri netti sostenuti da Ryanair nei cinque aeroporti del campione. Tuttavia, la dispersione dei valori dimostra che non esiste un gruppo omogeneo di aeroporti paragonabili. Pertanto, a seconda dell'anno, la media degli oneri netti sostenuti da Ryanair a La Rochelle variano tra il [-50; 0] % e il [150; 200] % della media degli oneri netti sostenuti da Ryanair negli aeroporti scelti da Oxera. Una tale dispersione

([131]) Relazione dell'8.10.2012 eseguita dalla società Oxera, «Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport».

([132]) Supplemento del 10.4.2015 alla relazione dell'1.6.2012 eseguita dalla società Oxera, «Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport».

([133]) Traduzione libera del testo originale inglese: «it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [aéroport de La Rochelle] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [aéroport de La Rochelle] on the basis of a variety of characteristics». Analisi della società Oxera del 10.4.2015, pag. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) e Maastricht (MST).

dimostra chiaramente che il campione scelto non consente di definire un campione omogeneo e rappresentativo. Analogamente, per un determinato aeroporto, l'importo degli oneri netti sostenuti da Ryanair è molto variabile e può triplicare in un anno, a ulteriore dimostrazione del fatto che non è possibile né pertinente stabilire un confronto tra oneri aeroportuali netti.

— Media degli oneri netti per passeggero. Come per gli oneri netti per rotazione, la dispersione dei valori dimostra che il campione di aeroporti scelti da Oxera non consente un paragone stabile o ragionevole. A seconda dell'anno, la media degli oneri netti sostenuti da Ryanair a La Rochelle varia tra il [-50; 0] % e il [150; 200] % della media degli oneri netti sostenuti da Ryanair negli aeroporti scelti da Oxera, e gli oneri netti per passeggero sostenuti da Ryanair in un determinato aeroporto triplicano in funzione dell'anno.

(493) Infine è significativo il fatto che né Ryanair né Oxera si siano cimentate nella determinazione di un prezzo di mercato corrispondente, per un campione di aeroporti paragonabili all'aeroporto di La Rochelle, al prezzo netto dei diritti aeroportuali (diritti aeroportuali meno servizi di sostegno al marketing). Se tale confronto avesse permesso di determinare un prezzo di mercato, l'esperienza di Ryanair con molti aeroporti europei avrebbe certamente permesso di stabilirlo.

(494) Insomma, anche supponendo che, in base a un'analisi comparativa valida, si possa stabilire che i «prezzi» in questione nelle varie operazioni oggetto della presente valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato» stabiliti sulla base del campione di operazioni di raffronto, la Commissione non potrebbe concludere che queste operazioni sono conformi al prezzo di mercato, se dovesse emergere che al momento della loro conclusione il gestore aeroportuale poteva aspettarsi da queste operazioni costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Infatti, un investitore operante in economia di mercato non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato», se un tale comportamento determina una perdita incrementale ([135]).

(495) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che si debba applicare al caso di specie il metodo raccomandato in generale negli orientamenti del 2014 per l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ossia l'analisi della redditività incrementale. Tale metodo è giustificato dal fatto che il gestore di un aeroporto può avere un interesse oggettivo nella conclusione di un'operazione con una compagnia aerea, nella misura in cui può ragionevolmente aspettarsi che detta operazione migliori i suoi profitti (o riduca le sue perdite) rispetto a una situazione controfattuale in cui tale operazione non fosse conclusa ([136]), a prescindere da qualsiasi confronto con le condizioni offerte ad altre compagnie aeree o con le condizioni offerte da altri gestori aeroportuali.

3) Profitti potenzialmente considerati da un ipotetico investitore operante in economia di mercato che stipuli contratti di marketing con le compagnie aeree

(496) Si evince da quanto precede che per applicare il principio dell'investitore operante in economia di mercato, il comportamento della CCI deve essere analizzato in relazione al comportamento di un ipotetico investitore operante in economia di mercato che gestisse l'aeroporto di La Rochelle in sua vece. I contratti di marketing in esame devono essere analizzati congiuntamente ai contratti di servizi aeroportuali corrispondenti se costituiscono un'unica operazione (cfr. il considerando 164 per i criteri d'analisi) ([137]). Inoltre, come indicato al considerando 481, anche se alcuni contratti di marketing e alcuni contratti di servizi aeroportuali non rientrano in un'unica operazione, saranno comunque analizzati tenendo conto dei ricavi generati dal contratto di servizi aeroportuali in vigore al fine di misurare la redditività del contratto di marketing in questione.

(497) Analizzando ciascuna operazioni elencata alla tabella 14, è opportuno determinare i vantaggi che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività, si sarebbe aspettato dai servizi di marketing. A tal fine, non devono essere prese in considerazione le ricadute generali di queste prestazioni sul turismo e sull'attività economica della regione. Contano soltanto gli effetti di queste prestazioni sulla redditività dell'aeroporto, perché sono gli unici effetti che l'ipotetico investitore operante in economia di mercato avrebbe preso in considerazione ([138]).

([135]) Cfr. la sentenza Ryanair DAC/Commissione, T-165/15, citata alla nota 53, punti 176, 177 e 178.

([136]) In altre parole, se la redditività incrementale attesa da tale operazione è positiva.

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

([138]) Comunicazione della Commissione relativa alla nozione di «aiuti di Stato», citata alla nota 71, considerando 77.

(498) Sebbene gli effetti dei servizi di marketing non siano stati dimostrati, non si esclude che possano favorire la frequenza marginale dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di marketing e dei corrispondenti contratti di servizi aeroportuali, poiché il loro fine è la promozione di tali collegamenti. Ryanair ha indicato tuttavia che l'esistenza di un contratto di marketing non incide (se non marginalmente) sul tasso di riempimento dei suoi aeromobili, in quanto le azioni di gestione dei rendimenti (adeguamento dei prezzi in funzione della domanda) sono adeguate per raggiungere gli obiettivi di riempimento ([139]). Ryanair non conferma nemmeno un'incidenza dei contratti di marketing sull'aumento del numero di passeggeri. È evidente quindi che l'effetto principale dei contratti di marketing sia di incoraggiare Ryanair a operare voli dall'aeroporto di La Rochelle.

(499) È inoltre opportuno stabilire se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, nel gestire l'aeroporto di La Rochelle in vece della CCI, avrebbe ragionevolmente previsto e quantificato altri vantaggi oltre a quelli derivanti dall'effetto positivo sull'apertura, il mantenimento e la frequenza dei collegamenti aerei oggetto del contratto di marketing durante il periodo di gestione di tali collegamenti previsto dal contratto di marketing o dal contratto di servizi aeroportuali.

(500) Nella sua relazione del 17 gennaio 2014, Ryanair sostiene questa tesi. La relazione si basa sull'idea che i servizi di marketing acquistati da un gestore aeroportuale come la CCI sono volti a rafforzare l'immagine dell'aeroporto e quindi a incrementare nel tempo il numero dei passeggeri che utilizzano detto aeroporto, al di là dei soli collegamenti aerei oggetto del contratto di marketing e del contratto di servizi aeroportuali per il periodo di gestione di tali collegamenti previsto da tali contratti. Dalla relazione emerge in particolare che, secondo Ryanair, i servizi di marketing sono tali da produrre effetti positivi duraturi sulla frequenza dell'aeroporto, al di là della scadenza del contratto di marketing.

(501) A tale proposito è innanzitutto opportuno notare che nessun elemento agli atti lascia intendere che, al momento della sottoscrizione dei contratti di marketing oggetto del procedimento di indagine formale, la CCI avesse considerato né, a maggior ragione, quantificato, eventuali effetti positivi dei contratti di marketing che andassero oltre i soli collegamenti aerei oggetto dei contratti oppure, da un punto di vista temporale, oltre la durata di gestione prevista per i collegamenti in questione. Inoltre, né le autorità francesi né la CCI hanno proposto un metodo per valutare l'eventuale valore che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, gestore dell'aeroporto di La Rochelle invece della CCI, avrebbe attribuito a questi effetti al momento di valutare l'opportunità di stipulare i contratti di marketing e i contratti di servizi aeroportuali. In ultimo luogo, i servizi di marketing acquisitati a Ryanair/AMS erano principalmente rivolti a coloro che con ogni probabilità avrebbero utilizzato i collegamenti oggetto dei contratti di marketing.

(502) Questa conclusione, stabilita per i contratti stipulati con Ryanair /AMS, si applica anche, per le stesse ragioni, al contratto di servizi aeroportuali e di marketing stipulato con Jet2.

(503) D'altro canto anche la stabilità di tali effetti appare molto incerta. È immaginabile che la promozione di La Rochelle e della sua regione sul sito web di Ryanair abbia indotto le persone che consultavano il sito ad acquistare biglietti Ryanair per La Rochelle quando hanno avuto accesso alla pubblicità o poco dopo. È invece piuttosto inverosimile che il ricordo di quella pubblicità visualizzata al momento della consultazione del sito web di Ryanair sia perdurato nel tempo influenzando il loro acquisto di biglietti aerei una volta trascorse alcune settimane. Una campagna pubblicitaria è destinata ad avere effetti prolungati nel tempo quando le attività promozionali sono condotte con uno o più supporti pubblicitari ai quali i consumatori sono frequentemente esposti nel corso di un determinato periodo. Ad esempio, una campagna pubblicitaria su reti televisive e canali radiofonici non specializzati, su una serie di siti internet e/o una serie di pannelli pubblicitari disposti all'esterno o all'interno di luoghi pubblici può produrre un simile effetto duraturo se i consumatori hanno accesso a tali supporti in modo passivo e ripetuto. Al contrario, è poco probabile che un'azione promozionale limitata ad alcune pagine del solo sito di Ryanair produca effetti significativi che vadano molto oltre la durata dell'operazione pubblicitaria. È infatti molto probabile che per la maggior parte delle persone la consultazione del sito web di Ryanair non sia abbastanza assidua da imprimere da sola un ricordo duraturo della promozione di una regione realizzata su tale sito.

(504) Le autorità francesi e la CCI durante il procedimento di indagine formale non hanno prodotto alcuna prova per confutare questa osservazione, la quale per altro è decisamente confermata da due elementi.

([139]) Informazioni fornite il 15.12.2009, il 13.6.2014 e in particolare il 29.3.2019.

(505) In primo luogo, alcune attività di marketing previste dai contratti stipulati con Ryanair/AMS riguardavano la pagina iniziale del sito web di Ryanair e consistevano essenzialmente nella presenza di un semplice link a un sito designato dalla CCI per periodi spesso limitati o addirittura molto brevi:

— nessun periodo di visualizzazione dei link nei contratti A e B;

— visualizzazione del link sponsorizzato per 56 giorni all'anno per tre anni in base al contratto C;

— visualizzazione del link sponsorizzato per 212 giorni all'anno per tre anni in base al contratto D, ma il periodo di visualizzazione è ridotto a 45 giorni per il 2007 in base al contratto E, che modifica il contratto D;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web britannico di Ryanair per 22 giorni all'anno per 3 anni in base al contratto G;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web di Ryanair Paesi Bassi/Belgio per 95 giorni il primo anno e per 160 giorni il secondo e il terzo anno in base al contratto H;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web irlandese di Ryanair per 200 giorni all'anno per 3 anni in base al contratto I;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web belga di Ryanair per 10 giorni all'anno per 3 anni in base al contratto J;

— visualizzazione del link sponsorizzato per 90 giorni sui siti web irlandese, norvegese e olandese e per 50 giorni all'anno sul sito web britannico di Ryanair per 3 anni, in base al contratto K;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web irlandese di Ryanair per 70 giorni in base al contratto L;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web portoghese di Ryanair per 365 giorni per 2 anni in base al contratto M;

— visualizzazione del link sponsorizzato sul sito web norvegese di Ryanair per 6 settimane (ossia circa 42 giorni) il primo anno e per 4 settimane (ossia 24 giorni) il secondo e il terzo anno in base al contratto N.

(506) Sia la natura di queste attività promozionali (la presenza di un semplice link, il cui valore promozionale è limitato), sia la loro brevità e frequenza aleatoria di visualizzazione nel periodo in esame (solo il collegamento per Porto è stato oggetto di un'attività promozionale continuativa per due anni), con ogni probabilità, hanno fortemente moderato l'effetto continuativo di tali attività dopo la loro conclusione, tanto più che queste operazioni erano limitate al solo sito web di Ryanair, senza alcuna diffusione su altri media. In altri termini, è molto improbabile che queste attività promozionali abbiano impresso nelle persone un ricordo duraturo della pubblicità cui sono state esposte e destato un interesse a lungo termine per La Rochelle e la sua regione.

(507) In secondo luogo, le altre operazioni di marketing previste dai contratti stipulati con Ryanair/AMS riguardavano esclusivamente le pagine del sito web di Ryanair relative alla destinazione La Rochelle. Questo tipo di attività promozionale è rivolto in generale a un pubblico per definizione limitato e senza che i destinatari siano soggetti a un'esposizione frequente. D'altro canto, per quanto riguarda la pagina relativa alla destinazione di La Rochelle sul sito di Ryanair, le probabilità di visualizzazione sono inferiori a quelle della pagina iniziale del sito, essendo dedicata a una destinazione di Ryanair in particolare e non a tutte le attività della compagnia aerea. Pertanto, date le scarse probabilità di visualizzazione della pagina relativa alla destinazione di La Rochelle del sito web di Ryanair, è improbabile che le attività promozionali su questa pagina lascino in chi vi accede un ricordo duraturo delle attrazioni di La Rochelle e della sua regione. Per di più l'apertura della pagina relativa a La Rochelle sul sito web di Ryanair il più delle volte è probabilmente motivata da un interesse potenziale per questa destinazione o per i servizi di Ryanair verso questa destinazione. È quindi poco probabile che la pubblicità collocata su questa pagina susciti un nuovo interesse per questa destinazione tra le persone che non la conoscono o che non ne erano interessate.

(508) A questo proposito, è indicativo il fatto che i contratti di marketing presentati da Ryanair e stipulati tra imprese private non aeroportuali (noleggio auto, attività turistiche locali) e AMS traggono il loro valore di marketing dalla possibilità di vendere prodotti o servizi turistici ai passeggeri che viaggeranno con Ryanair. I potenziali viaggiatori sono individuati come soggetti che potrebbero viaggiare verso un preciso aeroporto di destinazione a seguito della loro consultazione del sito Ryanair (acquisto di biglietti, consultazione di voli disponibili ecc.) e sono quindi individuati come destinatari di messaggi di marketing che li inducono ad acquistare un prodotto o un servizio nel loro aeroporto di destinazione. Il valore delle attività di marketing di Ryanair si fonda quindi sulla capacità di individuare i clienti di Ryanair che hanno già scelto il proprio aeroporto di destinazione o la cui consultazione del sito Ryanair indica la possibilità che scelgano uno specifico aeroporto di destinazione, con l'obiettivo di indurli ad

acquistare un servizio turistico presso la loro destinazione finale. In tale contesto, la Commissione non esclude che le attività di marketing offerte da AMS sul sito internet di Ryanair abbiano un valore per alcune imprese interessate a vendere servizi o merci ai clienti di Ryanair, come società di autonoleggio o operatori turistici regionali. Questa però non è la situazione di un gestore aeroportuale che desidera rafforzare il numero di passeggeri che utilizzano assiduamente l'aeroporto. Infatti, come spiegato al considerando 501, le persone che consultano la pagina relativa a La Rochelle sul sito web di Ryanair molto probabilmente hanno già un interesse potenziale per questa destinazione o per i servizi di Ryanair verso questa destinazione. Pertanto, per la CCI, il contributo delle operazioni di marketing effettuate sulle pagine del sito web di Ryanair relative alla destinazione La Rochelle è minimo, se non nullo, in termini di attrazione di passeggeri.

(509) Quindi, anche se da un lato i servizi di marketing hanno contribuito a rafforzare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di marketing durante il periodo di fornitura di tali servizi, dall'altro è molto probabile che questo effetto sia stato nullo o trascurabile su altri collegamenti od oltre il suddetto periodo.

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

(511) Ad esempio, secondo la relazione del 17 gennaio 2014, «[…] i futuri profitti incrementali, al di là della scadenza prevista dal contratto di servizi aeroportuali, sono per loro natura incerti» ([140]). Questa relazione propone per altro due metodi per valutare ex ante gli effetti positivi dei contratti di marketing: uno basato sui flussi di cassa e l'altro sulla capitalizzazione.

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

(513) La relazione sottolinea tuttavia le difficoltà poste dal metodo basato sulla capitalizzazione, dimostrando l'inaffidabilità dei relativi risultati e opta per il metodo basato sui flussi di cassa. Nella relazione si sostiene in particolare che: «Il metodo della capitalizzazione dovrebbe tenere conto solo della quota delle spese di marketing imputabile alle attività immateriali di un aeroporto. Tuttavia può essere difficile individuare la quota delle spese di marketing destinata a generare introiti futuri per l'aeroporto (ossia un investimento nell'attività immateriale dell'aeroporto) rispetto alle spese che determinano introiti effettivi per l'aeroporto» ([141]). La relazione sottolinea inoltre che «[p]er applicare il metodo basato sulla capitalizzazione, sarebbe necessario stimare il periodo di tempo medio in cui un aeroporto potrebbe riuscire a trattenere un cliente mediante la campagna marketing di AMS. Nella pratica, in assenza di dati sufficienti, tale stima sarebbe molto difficile» ([142]).

(514) La relazione del 31 gennaio 2014 ha proposto un'applicazione pratica del metodo basato sui flussi di cassa. Secondo tale metodo i vantaggi dei contratti di marketing e dei contratti di servizi aeroportuali che si protraggono oltre la scadenza del contratto di marketing assumono la forma di un «valore finale» calcolato alla data di scadenza del contratto in base ai profitti incrementali attesi dai contratti di servizi aeroportuali e di marketing nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali. In effetti secondo tale metodo si parte dal profitto incrementale

([140]) Traduzione libera del testo originale inglese: «[…] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain».

([141]) Traduzione libera del testo originale inglese: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport».

([142]) Traduzione libera del testo originale inglese: «In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. *In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data*».

previsto nell'ultimo anno di applicazione del contratto di servizi aeroportuali e si esegue una proiezione su una durata pari a quella del contratto di servizi aeroportuali, adeguandolo in funzione del tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa e in base a un fattore di probabilità che rifletta la capacità del contratto di servizi aeroportuali e del contratto di marketing di contribuire ai profitti dell'aeroporto oltre la loro data di scadenza. Secondo la relazione del 31 gennaio 2014, questa capacità di generare benefici duraturi scaturisce da una serie di fattori tra cui «un incremento della notorietà e un rafforzamento del marchio, oltre a esternalità di rete e passeggeri ricorrenti» ([143]) senza maggiori precisazioni in proposito. Questo metodo prende inoltre in considerazione un tasso di attualizzazione che riflette il costo del capitale.

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

(516) Inoltre la relazione non dimostra affatto che, alla scadenza di un contratto di servizi aeroportuali e di un contratto di marketing, i profitti conseguiti dal gestore dell'aeroporto grazie ad essi, nell'ultimo anno della loro applicazione, avranno qualche probabilità di protrarsi nel futuro, né giustifica la pertinenza del tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa ai fini della valutazione degli effetti di un contratto di servizi aeroportuali e di un contratto di marketing su un determinato aeroporto.

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

(518) Dalla relazione del 31 gennaio 2014 emerge quindi che un metodo basato sui flussi di cassa darebbe unicamente risultati molto incerti e inattendibili, così come il metodo alternativo basato sulla capitalizzazione.

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

(520) Per di più, come precedentemente indicato, i servizi di marketing sono palesemente rivolti alle persone che usufruiscono dei collegamenti interessati dal contratto di marketing. Se questi collegamenti non sono rinnovati alla scadenza del contratto di servizi aeroportuali, è poco probabile che i servizi di marketing possano continuare ad avere effetti positivi sull'utilizzo dell'aeroporto al di là di tale scadenza. Orbene, per un gestore aeroportuale è molto difficile valutare la probabilità che una compagnia aerea intenda operare un collegamento oltre la durata inizialmente prevista nel contratto di servizi aeroportuali. In particolare le compagnie aeree a basso costo hanno dimostrato di gestire le aperture e le chiusure di collegamenti aerei in modo molto dinamico. La società Oxera ha elaborato una relazione per ACI Europe in cui indica che nel 2011 la chiusura di collegamenti operati sugli aeroporti europei con meno di 5 milioni di passeggeri si è attestata in un anno tra il 15 e il 20 % ([144]). Questo significa che, nel procedere a un'operazione come quelle oggetto del procedimento di indagine formale, un investitore accorto operante in un'economia di mercato non si limiterebbe a fare assegnamento sulla volontà della compagnia aerea di estendere l'esercizio del collegamento in questione oltre la scadenza contrattuale.

([143]) Traduzione libera del testo originale inglese: «[…] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger».

([144]) Relazione della società Oxera «The continuing development of airport competition in Europe», grafico 4.8, pag. 41, https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.pdf

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

(522) La relazione di Ryanair del 31 gennaio 2014 considera molto brevemente quest'ipotesi limitandosi a indicare in una nota senza commenti né giustificazioni quanto segue: «[…] il valore finale non può essere calcolato se i profitti incrementali al netto dei pagamenti AMS sono negativi nell'ultimo anno del periodo in questione» ([145]). Orbene, come dimostrato in seguito nei considerando da 580 a 642, tutti i contratti in esame conducono a flussi incrementali previsionali negativi per ogni anno, e non solo complessivamente, in termini di valore attuale netto. Per tali contratti, il «valore finale» calcolato secondo il metodo proposto da Ryanair sarebbe quindi nullo, se non negativo. La considerazione di questo valore finale non metterebbe quindi in discussione la conclusione secondo cui i vari contratti implicano un vantaggio economico.

(523) Infine, in una terza relazione del 26 settembre 2014, Ryanair ribadisce l'affermazione secondo la quale i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing generano profitti incrementali nel corso della loro durata e un valore finale alla loro scadenza. Ad esempio, secondo Ryanair, stipulare un primo contratto con Ryanair aumenta la probabilità di stipulare un nuovo contratto, alla scadenza del primo, con Ryanair stessa o con altre compagnie aeree. Inoltre il valore finale per l'aeroporto dopo la scadenza dei contratti di marketing consiste nell'aumento del traffico aereo grazie all'aumento della notorietà dell'aeroporto. Sebbene Ryanair proponga un metodo per verificare empiricamente le sue ipotesi, non disponendo dei dati necessari, non può attuarlo. Infine l'analisi oggetto della relazione non tiene conto delle possibili esternalità di rete.

(524) In conclusione, da quanto sopra esposto emerge che gli unici vantaggi che un investitore accorto operante in economia di mercato si aspetterebbe da un contratto di servizi di marketing accoppiato a un contratto di servizi aeroportuali e di cui terrebbe conto quantitativamente nel valutare l'interesse di un'eventuale stipula, sarebbero di due generi: i) da un lato, la possibilità che le compagnie aeree operino voli dall'aeroporto di La Rochelle in conformità dei contratti di servizi aeroportuali che sono state incoraggiate a stipulare grazie ai contratti di marketing, e ii) dall'altro, un possibile effetto positivo marginale dei servizi di marketing sul numero di passeggeri che utilizzano i collegamenti oggetto dei contratti in questione (incremento marginale del traffico sui collegamenti oggetto dei contratti di marketing e dei corrispondenti contratti di servizi aeroportuali). Gli altri eventuali vantaggi sarebbero giudicati troppo incerti per essere quantificati e, infatti, nessun elemento lascia intendere che siano stati considerati dalla CCI.

4) Orizzonte temporale scelto da un investitore operante in economia di mercato per la valutazione dell'interesse di stipulare un contratto di servizi aeroportuali e/o di marketing

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

([145]) Relazione del 31.1.2014, nota 17, traduzione libera del testo in inglese: «[…] no terminal value can be calculated if incremental profits NET of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration» (traduzione libera del testo inglese).

(526) Considerare un periodo più lungo non sembra giustificato. Infatti, al momento della stipula dei contratti, un investitore accorto operante in un'economia di mercato non avrebbe contato su un rinnovo di questi contratti alla loro scadenza poiché, come spiegato al considerando 520, le compagnie aeree a basso costo come Ryanair e Jet2 gestiscono le loro attività in modo molto dinamico, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione delle frequenze.

(527) Inoltre per alcuni contratti la data di inizio effettivo delle attività oggetto del contratto non coincide con quella di sottoscrizione del contratto. Nel caso di specie per le situazioni in cui la data di sottoscrizione precede la data di inizio effettivo, come data iniziale è stata presa quest'ultima e non la data di sottoscrizione ([146]).

(528) Nei casi in cui Ryanair non ha operato determinati collegamenti per l'intero periodo previsto nel contratto, l'analisi dell'investitore operante in economia di mercato si basa sulla durata contrattuale poiché al momento della stipula dei contratti una risoluzione anticipata non era nota né prevedibile. Un gestore aeroportuale infatti avrebbe basato le proprie previsioni di traffico sugli impegni assunti da Ryanair al momento della firma del contratto e che erano vincolanti per la compagnia aerea.

(529) Nel seguito della decisione, la Commissione esaminerà i contratti stipulati con ciascuna compagnia aerea per quanto riguarda il traffico, le entrate e i costi incrementali alla luce delle ipotesi formulate, prima di presentare il risultato dell'analisi di detti contratti.

5) Conclusioni sulle modalità di applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

(530) Si evince da quanto precede che, per applicare ai contratti in esame il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, la Commissione deve analizzare ciascun contratto di marketing unitamente al relativo contratto di servizi aeroportuali (che tale contratto rientri nel gruppo di contratti elencati nella tabella 14, o che sia semplicemente applicabile al momento della stipula del contratto di marketing ([147])) e deve stabilire se un ipotetico investitore operante in economia di mercato, guidato da prospettive di redditività che gestisse l'aeroporto in vece della CCI avrebbe stipulato detti contratti. A tal fine è opportuno determinare la redditività incrementale dei contratti così come l'avrebbe valutata l'investitore operante in un'economia di mercato al momento della stipula dei contratti, valutando per tutto il periodo di applicazione dei contratti:

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

— le entrate incrementali attese, associate all'esecuzione di questi contratti, comprese le entrate derivanti dai diritti aeronautici e dai servizi di assistenza a terra generati dai collegamenti oggetto di detti contratti, come pure le entrate provenienti dalle attività extra aeronautiche grazie al traffico supplementare indotto dall'esecuzione dei contratti;

— i costi incrementali attesi, associati all'esecuzione di questi contratti, compresi i costi di esercizio e gli eventuali costi degli investimenti incrementali determinati dai collegamenti oggetto dei contratti, come pure i costi dei servizi di marketing.

(531) Da questi calcoli devono risultare flussi annuali futuri corrispondenti alla differenza tra entrate e costi incrementali, da attualizzare, se necessario, in base a un tasso che rifletta il costo del capitale per il gestore dell'aeroporto. Un valore attuale netto (VAN) positivo indica di norma che i contratti in questione non conferiscono un vantaggio economico mentre un valore attualizzato netto negativo rivela la presenza di tale vantaggio.

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

([146]) Cfr. tabella 9.
([147]) Cfr. il considerando 496.

b) Considerazioni metodologiche sulla ricostruzione dei piani economico-finanziari

(533) Nel corso del procedimento, la Commissione ha invitato le autorità francesi a presentare le stime di redditività, di costi e di entrate incrementali relative ai vari contratti stipulati tra la CCI e Ryanair/AMS, eventualmente realizzate prima della stipula di tali contratti. In risposta all'invito, le autorità francesi hanno precisato che l'aeroporto di La Rochelle non aveva effettuato alcuna analisi prima di firmare i contratti di marketing e hanno quindi fornito una ricostruzione a posteriori dei piani economico-finanziari corrispondenti a ciascuno contratto di marketing indicato alla tabella 9. Esse hanno inoltre fornito una ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto stipulato con Jet2, (tenendo conto per l'analisi dei contratti sottoscritti con queste due compagnie aeree dei parametri pertinenti dei corrispondenti contratti di servizi aeroportuali). Tuttavia, questa analisi a posteriori mira a riprodurre l'analisi finanziaria che avrebbe dovuto essere effettuata prima della sottoscrizione dei contratti di marketing e si basa sui dati a disposizione dell'aeroporto prima della sottoscrizione.

1) Modello utilizzato per la ricostruzione dei piani economico-finanziari

(534) Le autorità francesi hanno ricostruito a posteriori i piani economico-finanziari sulla base di uno «scenario centrale» che comprende le ipotesi che sarebbero state ragionevolmente formulate da un investitore operante in economia di mercato. Questa analisi si basa su ipotesi di traffico, di tasso di riempimento degli aeromobili, di entrate aeronautiche ed extra aeronautiche per passeggero, di costi di esercizio per passeggero, di spese di marketing e di durata del contratto. Per calcolare il valore attuale netto di ogni contratto, le autorità francesi hanno ricostruito un piano economico-finanziari con le seguenti voci di costi e di entrate:

Tabella 15

Modello utilizzato per la ricostruzione dei piani economico-finanziari

Contratto [x]			
	Anno n	Anno n + 1	ecc...
Numero di rotazioni/anno(a)	*Cfr. il contratto*		
Numero di posti a sedere nell'aeromobile (b)	*Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 2*		
Numero di posti offerti (c)	*c=a*b*2*		
Riempimento medio (d)	*Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 2*		
Numero totale di passeggeri (arrivi e partenze) (e)	*e=c*d*		
Diritti di atterraggio (f)	*f=a*diritto unitario adottato dalla CCI o incluso nel contratto di servizi aeroportuali*		
Diritti di parcheggio(g)	*0 (Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 3)*		
Diritti per la segnaletica luminosa (h)	*0 (Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 3)*		
Diritti persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (i)	*i=e*diritto unitario adottato dalla CCI o incluso nel contratto di servizi aeroportuali/2*		
Diritti per passeggero (j)	*j=e*diritto unitario adottato dalla CCI o incluso nel contratto di servizi aeroportuali/2*		
Gettito dell'assistenza a terra(k)	*0*		
Totale entrate da attività aeronautiche(l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Entrate da attività extra aeronautiche(m)	*m=e*margine incrementale unitario (Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 3)*		

Contratto [x]			
	Anno n	Anno n + 1	ecc...
Totale entrate	***n=l+m***		
Costi incrementali	*o=e*costo incrementale unitario (Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 4)*		
Costi di marketing (p)	*Cfr. il contratto di marketing*		
Totale costi (q)	***q=o+p***		
Flusso di cassa incrementale (r)	***r=n-q***		
VAN	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Dove:* — *v indica l'anno del contratto in esame e v=0 corrisponde all'inizio del contratto,* — *u indica la durata totale (in anni) del contratto* — r_v indica il flusso di cassa incrementale r per l'anno contrattuale v — *t indica il tasso di attualizzazione scelto* ([1])		

([1]) La Francia ha scelto un tasso di attualizzazione del 6 % per tutti i contratti. Questo tasso corrisponde a quello proposto dalla Francia in casi analoghi sui quali la Commissione ha già dovuto pronunciarsi (cfr., ad esempio, la decisione della Commissione sull'aeroporto di Pau, citata alla nota 12). Inoltre, poiché la ricostruzione dei piani economico-finanziari effettuata dalla Commissione (nello scenario centrale) nel periodo considerato porta sempre a flussi incrementali annuali negativi, il valore attuale netto dei contratti è necessariamente negativo qualunque sia il tasso utilizzato.

(535) Benché la Commissione ritenga in generale che le ipotesi formulate dalle autorità francesi in merito alle entrate per passeggero e alla durata dei contratti siano ragionevoli, essa ritiene che altre ipotesi formulate non siano sempre ragionevoli o realistiche. Da un lato, le autorità francesi hanno commesso errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni (in particolare sottostimando i costi operativi incrementali delle attività aeronautiche e includendo i contributi erogati dagli enti locali a sostegno delle spese generali di marketing come entrate incrementali); dall'altro, come verrà stabilito nella sezione dedicata all'analisi di ciascun contratto, oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi, le ricostruzioni di alcuni piani economico-finanziari presentano problemi metodologici specifici.

(536) Di conseguenza, la Commissione ha effettuato una propria analisi, ricostruendo i costi e le entrate incrementali dei vari contratti secondo una valutazione ex ante quale avrebbe potuto essere eseguita da un investitore operante in un'economia di mercato in applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato.

(537) La Commissione ha inoltre effettuato un'analisi di sensitività del calcolo del valore attuale netto di questi contratti sulla base di diverse ipotesi. A tal fine, la Commissione ha deliberatamente utilizzato alcune ipotesi che per definizione non sono realistiche poiché non sono state prese in considerazione nello scenario centrale della Commissione (uno scenario che già adotta un metodo favorevole alla compagnia aerea). La probabilità che si verifichino tali ipotesi o i cambiamenti considerevoli e immediati nella gestione dell'aeroporto che esse richiederebbero è bassissima (cfr. i considerando da 575 a 578). Il risultato del calcolo del valore attuale netto derivante dalla variazione di questi parametri (la cui realizzazione concomitante è, anch'essa, statisticamente più che improbabile) costituisce lo «scenario imprudente» (cfr. i considerando da 574 a 578). In ogni caso, questo scenario sarebbe considerato evidentemente irrealistico da un investitore accorto, il quale non potrebbe che escluderlo.

(538) Le differenze di valutazione tra la Francia e la Commissione (in particolare le ipotesi sui costi di esercizio e sulle spese di marketing) determinano notevoli differenze nel risultato del calcolo del valore attuale netto dei gruppi di contratti. Le differenze relative alle ipotesi di traffico incidono in modo significativo su alcuni contratti, mentre le ipotesi relative al tasso di riempimento degli aeromobili incidono in modo limitato sul risultato del calcolo del valore attuale netto dei contratti e non alterano la conclusione della Commissione secondo cui il valore attuale netto dei contratti può essere negativo o positivo.

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

(539) L'analisi condotta dalla Commissione si basa sul traffico incrementale (in altre parole sul numero di passeggeri supplementari) che un investitore operante in un'economia di mercato, gestore dell'aeroporto di La Rochelle invece della CCI, avrebbe potuto prevedere al momento della sottoscrizione dei contratti. Per quanto riguarda ad esempio il gruppo di contratti del 2006 (contratti di marketing C e D e contratti di servizi aeroportuali 2 e 3), si tratta di stabilire il numero di passeggeri che il gestore dell'aeroporto di La Rochelle avrebbe potuto prevedere nel 2006 sul collegamento La Rochelle-Londra Stansted operato da Ryanair nel periodo di esecuzione del contratto.

(540) Il traffico incrementale previsionale è stato determinato in funzione del numero di collegamenti e di frequenze previste dai vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing e in funzione del numero delle relative rotazioni annuali. Alcuni contratti prevedono obiettivi in termini di numero di rotazioni, altri in termini di numero di passeggeri, altri ancora non menzionano alcun obiettivo.

(541) Nel caso dei contratti retroattivi, sottoscritti dopo la data di decorrenza (come il contratto A), è stato preso in considerazione solo il traffico prodotto dopo la sottoscrizione, poiché un contratto non può produrre traffico prima della sua sottoscrizione.

(542) Le previsioni di traffico utilizzate dalla Commissione sono per lo più inferiori a quelle utilizzate dalla CCI nella ricostruzione ex-post dei piani economico-finanziari, in particolare per alcuni contratti di marketing sottoscritti senza obiettivi di traffico. In un caso, le proiezioni utilizzate dalla Commissione sono superiori a quelle utilizzate dall'aeroporto. Tali correzioni sono indicate in dettaglio per ogni misura (contratto o gruppo di contratti elencati nella tabella 14).

(543) La Commissione osserva in generale che la sopravvalutazione del traffico è legata ai seguenti problemi di analisi. In primo luogo, nella ricostruzione effettuata dalle autorità francesi il volume di traffico eccede quello previsto nei contratti. Un operatore accorto non effettuerebbe una tale sopravvalutazione senza ulteriori spiegazioni (non fornite dalle autorità francesi per nessuno dei contratti).

(544) In secondo luogo, per alcuni contratti retroattivi (la data di decorrenza del contratto precede la data di sottoscrizione) le autorità francesi hanno basato la ricostruzione sul traffico già realizzato prima della sottoscrizione del contratto. È improbabile che un investitore accorto sosterrebbe spese di marketing in relazione a voli già operati, tale investitore considererebbe piuttosto il traffico futuro prodotto dal contratto di marketing. Infine, l'argomentazione secondo cui un investitore accorto avrebbe potuto considerare una durata del rapporto commerciale più estesa di quella stabilita nel contratto non ha alcun fondamento economico né si basa su elementi probanti, come dimostrato ai considerando da 525 a 529.

(545) La Commissione ha inoltre tenuto conto della capacità degli aeromobili utilizzati da Ryanair, principalmente Boeing 737-800 (189 posti) e, in misura minore, Boeing 737-300 (148 posti) o BAe 146-300 (110 posti).

(546) La Commissione ha considerato un tasso di riempimento degli aeromobili variabile annualmente e corrispondente alla media osservata nei due anni precedenti (tasso medio dell'80 % per il 2003 e per il 2004, uguale a quello considerato dalla CCI). Tale ipotesi è la più credibile poiché permette di assumere la posizione di un gestore aeroportuale che utilizzi le informazioni a sua disposizione direttamente rilevanti per l'elaborazione del proprio piano economico-finanziario. Tale metodo consente inoltre di fondare l'analisi, a partire dal 2005, sui tassi di riempimento registrati nei periodi in cui erano in vigore i contratti di marketing e quindi di considerare un eventuale effetto benefico dei servizi di marketing sull'utilizzo dei collegamenti aerei. A questo proposito, la Commissione osserva che tra il 2003 e il 2013 il tasso di riempimento degli aeromobili Ryanair su collegamenti per l'aeroporto di La Rochelle è sceso dall'81 % al 70 %, mentre le ipotesi dell'aeroporto di La Rochelle utilizzate per elaborare i piani economico-finanziari sono molto più ottimistiche (tra il 75 % e l'85 %).

Tabella 16

Tassi di riempimento degli aeromobili

Anno	Tasso di riempimento degli aeromobili	Tasso medio noto nei due anni precedenti la data T ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) Per gli anni 2003 e 2004, i due anni precedenti non sono rilevanti (nessuna attività di Ryanair). Pertanto, è stata considerata l'ipotesi dell'80 % (ipotesi centrale della Francia).

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

1) Entrate incrementali (contratti stipulati con Ryanair e AMS)

(548) Per ogni operazione analizzata, la Commissione ha cercato di determinare le entrate incrementali, ossia le entrate prodotte dall'operazione in questione, agendo come un investitore operante in un'economia di mercato.

(549) In applicazione del principio «single till», la Commissione ritiene opportuno considerare sia le entrate provenienti dalle attività aeronautiche sia quelle provenienti dalle attività extra aeronautiche.

— *Entrate aeronautiche*

(550) Le entrate provenienti dalle attività aeronautiche sono costituite dai vari diritti versati dalla compagnia aerea al gestore dell'aeroporto, vale a dire:

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

— i «diritti per passeggero», ossia un importo per passeggero in partenza;

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

— i «diritti di parcheggio», ossia un importo per rotazione;

— i «diritti per la segnaletica luminosa», ossia un importo da pagare in base all'applicazione del regolamento dell'aviazione civile in caso di movimenti notturni o in condizioni di scarsa visibilità;

— i diritti per assistenza a persone con disabilità e persone a mobilità ridotta.

(551) I diritti di atterraggio e i diritti per passeggero praticati dalla CCI sono in linea di principio diritti regolamentati versati per l'accesso alle infrastrutture aeroportuali, stabiliti per tutte le compagnie aeree utilizzatrici a seguito di consultazione e successivamente pubblicati. Per quanto riguarda i vari contratti di servizi aeroportuali, la Commissione ha considerato come importi unitari previsionali per i diritti di atterraggio e i diritti per passeggero, i diritti pubblici in vigore al momento della sottoscrizione dei contratti, integrando un'indicizzazione annua del 2 %, nella misura in cui era ragionevole prevedere che i diritti regolamentati sarebbero stati adeguati ogni anno per tenere conto dell'inflazione. Il sistema dei diritti aeroportuali regolamentati non prevede un'indicizzazione automatica, ma la facoltà del gestore di adeguare i diritti nel tempo, previa concertazione. In tali condizioni, la Commissione ritiene che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe ipotizzato che i diritti sarebbero stati aumentati ogni anno per adeguarli all'inflazione, considerando un tasso d'inflazione del 2 %, corrispondente al tasso indicato dalla Banca centrale europea («BCE») per la zona euro ([148]).

(552) I diritti per i servizi di assistenza a terra non sono regolamentati ma negoziati bilateralmente. All'aeroporto di La Rochelle, i servizi di assistenza a terra sono forniti dalla società Atlantica. Pertanto, essi non sono presi in considerazione nel piano economico-finanziario dell'aeroporto e sono presi in considerazione solo gli affitti pagati da Atlantica all'aeroporto di La Rochelle (sotto il capitolo profitti extra aeronautici).

(553) I diritti di parcheggio sono dovuti per l'utilizzo da parte degli aeromobili di strutture e attrezzature di parcheggio diverse da quelle private. L'ammontare dei diritti dipende dalla durata del parcheggio e dalle caratteristiche dell'aeromobile. I piani economico-finanziari predisposti per valutare la redditività dei contratti stipulati con Ryanair e Jet2 non prevedono alcun diritto di parcheggio, in ragione del fatto che il tempo di sosta è inferiore alle due ore, durante le quali le compagnie aeree non sono tenute al pagamento di tali diritti.

(554) I diritti per la segnaletica luminosa sono stabiliti nel listino pubblicato dall'aeroporto e si riferiscono a ogni movimento aereo notturno o in condizioni di scarsa visibilità per cui è necessario l'uso della segnaletica luminosa. Tuttavia i piani economico-finanziari predisposti per valutare la redditività dei contratti sottoscritti con Ryanair e Jet2 non prevedono diritti di segnaletica luminosa, poiché i voli operati sono solo diurni.

(555) Infine è necessario considerare anche i diritti per l'assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta applicabili a ciascun passeggero in partenza (0,5 EUR per passeggero da giugno 2008).

(556) Per calcolare le entrate provenienti dai diritti aeronautici summenzionati che un investitore operante in economia di mercato avrebbe atteso da ciascun contratto, la Commissione ha determinato per ciascun contratto il numero di rotazioni previste (per i diritti di atterraggio) e il corrispondente numero di passeggeri (per i diritti per passeggero e i diritti per assistenza a persone con disabilità e persone a mobilità ridotta) e li ha moltiplicati per gli importi unitari di ciascuna tassa.

— *Entrate extra aeronautiche*

(557) L'aeroporto di La Rochelle ha valutato i margini incrementali extra aeronautici legati al traffico passeggeri e che riguardano le attività dei parcheggi, dei ristoranti e altre attività commerciali presenti in aeroporto, come pure i margini legati alla vendita di carburante e agli affitti. Si tratta di margini, non di entrate, con deduzione dei costi dei fattori produttivi. Quindi ricostruendo i piani economico-finanziari, nello stabilire il margine incrementale del gestore aeroportuale nessun costo dovrà essere dedotto.

(558) In generale, la Commissione ritiene probabile che un investitore accorto operante in economia di mercato avrebbe determinato il margine incrementale extra aeronautico al momento della stipula di un nuovo contratto sulla base dei margini incrementali extra aeronautici dell'anno precedente, corrispondenti alla migliore valutazione nota. Questa è l'analisi presentata dall'aeroporto di La Rochelle. Tuttavia, nel caso specifico dell'aeroporto di La Rochelle, la Commissione tiene conto degli investimenti effettuati nel periodo 2003-2013 per la costruzione di parcheggi, ristoranti e negozi. Infatti, prendere in considerazione solo i margini degli anni precedenti, constatati al momento della valutazione della redditività di un nuovo contratto, significherebbe non tenere conto in modo previsionale dei

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

progetti noti di sviluppo di attività extra aeronautiche (legati, ad esempio all'esecuzione di nuovi investimenti), limitando così in modo troppo rigido le prospettive di crescita delle entrate incrementali extra aeronautiche. La Commissione ha quindi ricostruito i piani economico-finanziari considerando che, al momento della sottoscrizione di un nuovo contratto, il margine extra aeronautico per passeggero di cui tenere conto corrisponde al margine extra aeronautico medio dell'anno precedente moltiplicato per un coefficiente correttore «previsionale» che riflette le aspettative riguardo agli investimenti (parcheggi, attività commerciali). Il coefficiente correttore varia ogni anno in funzione dei progetti previsti dall'aeroporto e il margine «previsionale» delle entrate extra aeronautiche corrisponde a quello che può ragionevolmente attendersi il gestore dell'aeroporto in vari anni (non solo l'anno successivo).

Tabella 17

Margine medio extra aeronautico

Anno	Margine extra aeronautico supplementare anno n-1 (EUR per passeggero)	Coefficiente correttore «previsionale»	Margine medio extra aeronautico «previsionale» utilizzato dalla Commissione
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) L'aumento del coefficiente correttore utilizzato per alcuni anni dipende dall'introduzione di nuovi servizi extra aeronautici nel periodo in esame (parcheggi nel 2006, un ristorante nel 2008, negozi nel 2009). In assenza di una valutazione da parte della CCI dei margini extra aeronautici attesi alla sottoscrizione di nuovi contratti, questo metodo costituisce un modo per valutare i margini attesi dalle nuove attività extra aeronautiche. I margini incrementali delle entrate extra aeronautiche per passeggero utilizzati dalla Commissione sono in media superiori del [15-20] % a quelli presentati dalla CCI e quindi le ricostruzioni effettuate dalla Commissione massimizzano la redditività incrementale dei gruppi di contratti sottoscritti dall'aeroporto e Ryanair. La Commissione osserva che la media della correzione del margine annuo è persino superiore a quella suggerita dalla società Oxera nella relazione del 4 dicembre 2015 ([149]), secondo la quale l'avvio delle attività di Ryanair, in un campione di 29 aeroporti, porta a un aumento dell'ordine del 12,0-13,7 % delle entrate extra aeronautiche per passeggero in partenza, in termini reali.

([149]) Relazione del 4.12.2015 della società Oxera, «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues».

(560) La Commissione ritiene inoltre che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe previsto un'indicizzazione del margine per ciascun anno di validità di un nuovo gruppo di contratti, per tenere conto dell'inflazione. A tal fine la Commissione ha utilizzato un tasso del 2 % annuo ([150]).

(561) In ogni caso, per il periodo 2003-2013, la Commissione ha scelto ipotesi di profitti extra aeronautici superiori a quelle dall'aeroporto di La Rochelle, per tenere conto dello sviluppo delle attività commerciali, di parcheggio e ristorazione.

1) Costi incrementali (contratti stipulati con Ryanair e AMS)

(562) I costi incrementali che un investitore operante in un'economia di mercato, gestore dell'aeroporto invece della CCI, avrebbe potuto prevedere ex ante da ogni operazione (comprendente un contratto di servizi aeroportuali e un contratto di marketing) rientrano nelle categorie seguenti:

— i costi di acquisto dei servizi di marketing;

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

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

(563) Per quanto riguarda i costi dei contratti di marketing, la Commissione osserva che le autorità francesi hanno erroneamente escluso dai costi di marketing i contributi erogati dagli enti locali (dipartimento della Charente-Maritime e Communauté d'Agglomération di La Rochelle) per sostenere le spese generali di marketing della CCI-aeroporto.

(564) Ora, come stabilito ai considerando da 294 a 302, le autorità francesi avrebbero dovuto includere le somme versate a Ryanair dalla CCI-aeroporto nella loro integralità, poiché i contributi dei vari enti locali costituiscono un finanziamento degli ordinari costi di esercizio dell'aeroporto. Quindi era proprio la CCI-aeroporto a detenere gli stanziamenti di bilancio destinati a finanziare i servizi di marketing e a sostenere l'intero rischio di gestione associato.

(565) Inoltre, è opportuno rammentare che per stabilire se i contratti sottoscritti dall'aeroporto di La Rochelle e da Ryanair e Jet2 abbiano comportato un vantaggio per queste ultime, il comportamento dell'aeroporto di La Rochelle deve essere confrontato con quello di un gestore aeroportuale che svolge le proprie attività in normali condizioni di economia di mercato. Ebbene, un investitore operante in economia di mercato deve, per definizione, finanziare le proprie operazioni. Al punto 63 degli orientamenti del 2014 si afferma che, affinché un accordo con una compagnia aerea possa essere considerato conforme al principio dell'investitore operante in economia di mercato, «[l'aeroporto] deve dimostrare che [...] è in grado di sostenere tutti i costi derivanti dall'accordo [...]».

(566) Negli orientamenti del 2014 si afferma inoltre che «[a]l fine di valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea sia conforme al MEO» (principio dell'investitore operante in economia di mercato), «le entrate attese da attività non aeronautiche derivanti dall'attività della compagnia aerea, dovrebbero essere prese in considerazione insieme ai diritti aeroportuali, al netto di eventuali sconti, sostegno alla commercializzazione o sistemi di incentivazioni» ([151]). Si precisa poi che «[s]i terrà conto parimenti di qualsiasi sostegno pubblico, come ad esempio accordi di commercializzazione conclusi direttamente tra autorità pubbliche e la compagnia aerea, finalizzati a compensare parte dei normali costi sostenuti dall'aeroporto in relazione all'accordo aeroporto/compagnia aerea» ([152]).

([150]) Per lo stesso motivo, la Commissione ha applicato un'indicizzazione del 2 % ai diritti aeroportuali e ai costi d'esercizio incrementali.
([151]) Orientamenti del 2014, punto 64.
([152]) Orientamenti del 2014, nota 62.

(567) Infine, se i contributi finanziari pubblici potessero essere esclusi dai costi di marketing nei piani economico-finanziari, ciò implicherebbe che tutte le operazioni e tutti i progetti non redditizi potrebbero essere resi conformi al test dell'investitore operante in economia di mercato semplicemente mediante la concessione di una sovvenzione pubblica sufficiente. Un tale metodo priverebbe l'articolo 107 TFUE di efficacia e sarebbe contrario al principio secondo cui l'analisi dell'esistenza di un aiuto di Stato consiste nel determinare se l'impresa abbia ricevuto «un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato» ([153]).

(568) Per le ragioni sopra esposte, la Commissione ritiene che nessun sostegno pubblico alle spese di marketing (anche se non specifico per un particolare contratto o gruppo di contratti) possa essere dedotto dai costi di marketing nell'analisi della redditività su cui si basa il test dell'investitore operante in un'economia di mercato. Di conseguenza, nella ricostruzione dei piani economico-finanziari connessi alla sottoscrizione dei contratti elencati nella tabella 14, la Commissione ha tenuto conto delle somme previste nei diversi contratti di marketing nella loro integralità.

(569) Le somme relative ai servizi di marketing previste nei contratti non rappresentano necessariamente gli importi effettivamente erogati, poiché alcuni eventi successivi alla stipula dei contratti possono aver prodotto uno scostamento dalle somme inizialmente previste, come nel caso di una risoluzione anticipata del contratto. Questi eventi non devono tuttavia essere presi in considerazione nell'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, perché successivi alla conclusione dei contratti.

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

(571) Per stimare i costi d'esercizio incrementali, la Commissione non può basarsi sulla ricostruzione fornita dalle autorità francesi e dalla CCI. La CCI ha effettivamente valutato i costi variabili in una cifra massima di 55 000 EUR l'anno (escluse le spese di marketing) per un traffico di circa 200 000 passeggeri, ossia un costo medio di 0,27 EUR per passeggero, ma non ha fornito alcuna spiegazione circa la metodologia alla base di tale stima. Per di più l'anzidetta stima non riflette il reale costo incrementale dell'aeroporto di La Rochelle: non solo la stima di 0,27 EUR per passeggero è molto lontana dalle stime fornite da Oxera ([154]) per altri aeroporti per i quali la Commissione ha avviato un procedimento di indagine formale ([155]), ma dai dati finanziari relativi all'aeroporto di La Rochelle si evince che i costi d'esercizio aeronautici incrementali ammontano in media a 3,83 EUR per passeggero nel periodo in esame.

(572) La Commissione ha ricostruito i costi d'esercizio incrementali, escluse le spese di marketing, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità francesi (conto economico e bilancio dell'aeroporto). A tal fine, la Commissione ha proceduto nel modo seguente:

— estrazione dai rendiconti finanziari della CCI-aeroporto dei costi d'esercizio annuali per il trasporto passeggeri. Tali costi si limitano a quelli d'esercizio e non tengono conto del costo del capitale (ammortamento). Questa ipotesi probabilmente sottovaluta i reali costi incrementali perché parte degli ammortamenti delle attrezzature corrisponde a costi connessi all'esercizio incrementale dell'aeroporto per accogliere nuovi passeggeri (Oxera, incaricata da Ryanair di analizzare la situazione di altri aeroporti, ha pertanto tenuto conto di alcuni ammortamenti per calcolare i costi d'esercizio incrementali) ([156]);

([153]) Sentenza della Corte del 29 aprile 1999, Regno di Spagna/Commissione, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41; cfr. anche la decisione (UE) 2018/628 della Commissione, dell'11 novembre 2016, relativa all'aiuto di Stato SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) 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), considerando 381, lettera b).

([154]) Relazioni del 13 giugno, dell'11 settembre, del 22 settembre, del 10 ottobre e del 6 novembre 2014, effettuate dalla società Oxera.

([155]) Decisione della Commissione, del 16 ottobre 2013, Spagna, Presunto aiuto a favore di Ryanair e di altre compagnie aeree ed eventuali aiuti a favore degli aeroporti di Girona e Reus, Aiuto di stato SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN) (ex 2011/CP) (GU C 120 del 23.4.2014, pag. 24).); decisione della Commissione, del 30 maggio 2012, Francia, Aiuto di Stato SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Aeroporto di Beauvais Tillé (GU C 279 del 14.9.2012, pag. 23); decisione della Commissione, del 4 aprile 2012, Francia, Aiuto di Stato SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) — Aeroporto di Carcassonne (GU C 254 del 23.8.2012, pag. 11).

([156]) Relazione del 31.5.2013 elaborata dalla società Oxera «Economic MEIP assessment: profitability analysis — La Rochelle», allegata alle osservazioni di Ryanair del 31.5.2013, sezione 2.5, in particolare le pagine 10 e 12.

— deduzione dei costi d'esercizio connessi alle prerogative dei poteri pubblici e sostenuti mediante finanziamenti statali;

— deduzione dei costi sostenuti mediante le sovvenzioni relative agli obblighi di servizio pubblico o a SIEG;

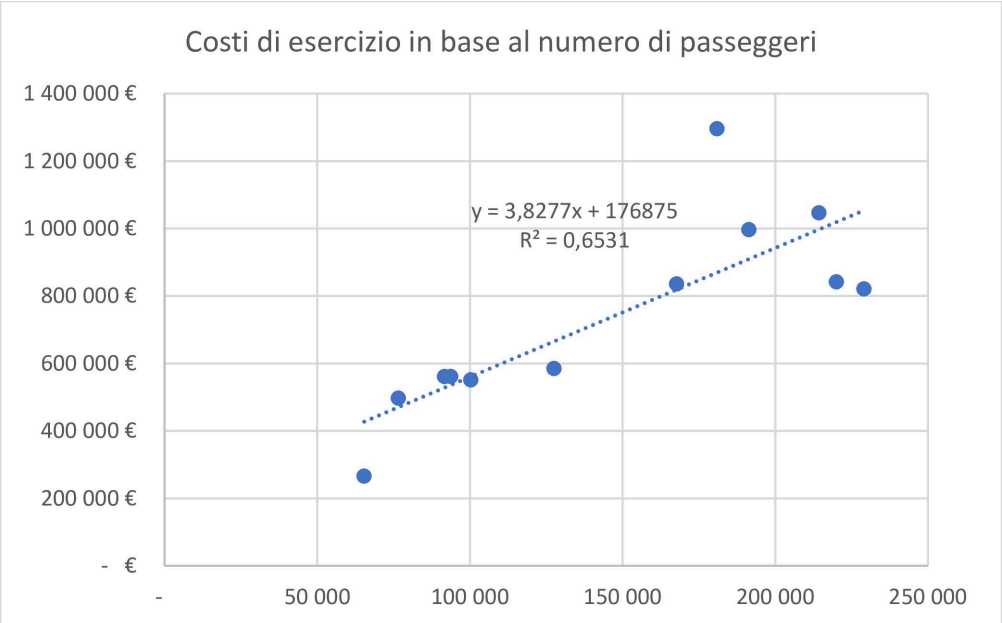
— deduzione dei costi corrispondenti ai pagamenti per i servizi di marketing previsti dai contratti di marketing stipulati con le compagnie aeree (tenuto conto del fatto che tali spese sono già considerate separatamente nella ricostruzione della redditività delle misure controverse, esse sono indicate alla voce di costo (p) della tabella 15);

— deduzione dei costi di esercizio connessi alle entrate extra aeronautiche. Questi costi, in assenza di dati forniti dalla CCI, sono stati stimati dalla Commissione applicando la percentuale delle entrate extra aeronautiche rispetto alle entrate totali dell'aeroporto ai costi d'esercizio annuali ([157]). Tale percentuale varia tra il 19 % e il 41 % nel periodo 2001-2010 con una media del 26 %. Questo metodo a prima vista sembra sopravvalutare i costi d'esercizio connessi alle entrate extra aeronautiche, in quanto i servizi extra aeronautici hanno proporzionalmente un consumo di capitale più intenso e un consumo di costi d'esercizio meno intenso rispetto ai servizi aeronautici ([158]). In ogni caso, rimane la migliore stima possibile in assenza di altri elementi forniti dalle autorità francesi.

— Analisi dell'evoluzione dei costi d'esercizio aeronautici così calcolati in funzione dell'evoluzione del numero di passeggeri. Il grafico seguente mostra la relazione tra i costi d'esercizio aeronautici e il numero di passeggeri e l'evoluzione comparata dei due dati. Esso mostra chiaramente che i costi d'esercizio aeronautici aumentano parallelamente al traffico passeggeri, evento che non si verificherebbe se i costi incrementali fossero limitati a 55 000 EUR per 200 000 passeggeri.

Grafico 1

Costi d'esercizio aeronautici in funzione del numero di passeggeri



Fonte: dati dell'aeroporto di La Rochelle. Analisi Commissione.

([157]) Ottenuti dopo aver dedotto i costi connessi alle prerogative dei poteri pubblici, i costi compensati connessi agli obblighi di servizio pubblico o ai SIEG, i costi di marketing e l'ammortamento.

([158]) Ad esempio, la costruzione di negozi o parcheggi comporta notevoli costi, ma una volta assegnata la concessione, i costi di esercizio sono relativamente bassi.

(573) Da questa analisi si evince che l'evoluzione del numero di passeggeri e l'evoluzione dei costi d'esercizio aeronautici sono strettamente correlati. Tale analisi rimane convincente nonostante gli andamenti annuali dei costi siano più irregolari (fatto che le autorità francesi non hanno giustificato). Il costo d'esercizio aeronautico incrementale ricostruito sulla base dei dati annuali, corretto per l'inflazione annuale registrata dalla Francia, si attesta a 3,83 EUR per passeggero per l'anno 2006 (a metà del periodo 2001-2011). Per gli altri anni, la Commissione considererà un andamento dei costi corrispondente a un'inflazione del 2 % (in negativo prima del 2006, alla pari nel 2006 e in positivo dopo il 2006) ([159])

1) Analisi di sensitività

(574) Nel ricostruire i piani economico-finanziari per ciascun gruppo di contratti, la Commissione ha sistematicamente condotto un'analisi di sensitività per verificare la solidità dei risultati della ricostruzione. A tal fine la Commissione ha modificato quattro parametri per migliorare - in modo non accorto - la redditività del gruppo di contratti in esame (fatto che costituisce uno scenario troppo favorevole per il gestore aeroportuale e le compagnie aeree che hanno stipulato i suddetti contratti): il numero di rotazioni annue, il tasso di riempimento degli aeromobili, l'importo delle entrate extra aeronautiche e i costi d'esercizio aeronautici incrementali.

(575) Per quanto riguarda il numero di rotazioni annuali, come sarà specificato per ogni gruppo di contratti indicato alla tabella 14, la Commissione ha individuato un obiettivo di rotazioni più ambizioso di quello che emerge dalle condizioni dei contratti analizzati. Tale obiettivo è stato fissato arbitrariamente e non si basa su alcuno studio fattuale, di diritto o previsionale. Un gestore aeroportuale accorto non considererebbe quindi un aumento simile nello scenario centrale del suo piano economico-finanziario.

(576) Per quanto riguarda il tasso di riempimento degli aeromobili, la Commissione nel suo scenario alternativo ha considerato un tasso dell'85 % che non è mai stato osservato nel periodo in esame, ma che è stato utilizzato nelle ricostruzioni effettuate dalla Commissione per altre recenti decisioni relative agli aeroporti francesi. Un gestore aeroportuale accorto non considererebbe un tale aumento nello scenario centrale del suo piano economico-finanziario, poiché esso non tiene conto della specificità dei collegamenti in questione.

(577) Per quanto riguarda l'importo delle entrate extra aeronautiche, la Commissione ha considerato nel suo scenario alternativo un aumento del 20 % del margine unitario extra aeronautico rispetto allo scenario centrale, il cui metodo di calcolo è stato spiegato in dettaglio nei considerando da 557 a 561 e che, come si ricorda, si basa su ipotesi già più favorevoli di quelle fornite dalle autorità francesi. Un gestore aeroportuale accorto non considererebbe un tale aumento nello scenario centrale del suo piano economico-finanziario, poiché esso non si basa su alcun elemento che permetta di prevederne la realizzazione.

(578) Per quanto riguarda i costi d'esercizio incrementali, la Commissione ha considerato nel suo scenario alternativo una riduzione del 50 % rispetto allo scenario centrale, il cui metodo di calcolo è stato spiegato in dettaglio nei considerando 533 e 534.

(579) Alla luce di quanto precede, il risultato del calcolo del valore attuale netto derivante dalla modifica di questi quattro parametri costituisce uno scenario alternativo che la Commissione qualifica come «scenario imprudente».

a) Analisi di ciascun gruppo di contratti stipulati con Ryanair/AMS

(580) Le autorità francesi hanno presentato un'analisi di ciascun contratto di marketing (tenendo conto dei contratti di servizi aeroportuali in vigore). Sebbene la Commissione ritenga che alcuni contratti siano connessi tra loro e debbano essere considerati come parte di un'unica operazione, verrà presentata un'analisi della redditività di ciascun contratto di marketing che conferma l'analisi per gruppo di contratti.

([159]) La Commissione ha preferito una ricostruzione dei costi d'esercizio incrementali su base pluriennale piuttosto che su base annuale. In teoria, una ricostruzione annuale, basata sui dati finanziari dell'anno precedente, avrebbe permesso anche di simulare la conoscenza dei costi d'esercizio incrementali che la CCI avrebbe avuto al momento della sottoscrizione di un nuovo contratto, tuttavia, i dati forniti dalle autorità francesi non hanno consentito questo tipo di analisi, poiché quelli finanziari includevano importanti aumenti o diminuzioni senza giustificazione tra un anno e l'altro. Un'analisi annuale avrebbe condotto a costi incrementali negativi in alcuni anni, il che avrebbe significato che la CCI sarebbe stata indotta a investire somme eccessivamente elevate in nuovi contratti con le compagnie aeree; mentre in altri anni i costi incrementali sarebbero stati talmente elevati che per la CCI sarebbe stato più vantaggioso chiudere l'aeroporto. In assenza di elementi che consentissero di rideterminare i flussi finanziari annuali, la Commissione si è quindi affidata a un metodo pluriennale.

(581) I risultati della ricostruzione della redditività dei gruppi di contratti (elencati alla tabella 14) effettuata dalle autorità francesi e quelli dell'analisi effettuata dalla Commissione nei suoi scenari «centrale» e «imprudente» (come pure quella dei singoli contratti o gruppi di contratti menzionati nelle sezioni seguenti) sono presentati nella tabella seguente:

Tabella 18

Valore attuale netto dei contratti e dei gruppi di contratti stipulati con Ryanair/AMS

(in migliaia di EUR)

	Valore attuale netto		
Gruppo di contratti	Scenario Francia	Scenario centrale Commissione	Scenario «imprudente»
1-A	[…]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[…]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[…]	[- 1,150; - 1,050]	[- 400; - 300]
3-D	[…]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	non ricostruito	[- 1,750; - 1,650]	[- 650; - 550]
E	[…]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]-
G	[…]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[…]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[…]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	non ricostruito	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	non ricostruito	[- 1,200; - 1,100]	[- 200; - 100]
6-K	[…]	[- 2,150; - 2,050]	[- 1,150; - 1 050]
L	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M	[…]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[…]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	non ricostruito	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) Le specificità di ciascun gruppo di contratti rilevanti per la presente analisi saranno presentate nelle sezioni seguenti. A tal fine, la Commissione valuta innanzitutto se la ricostruzione dei piani economico-finanziari del contratto o del gruppo di contratti in questione sia metodologicamente accettabile. A questo proposito, la Commissione ha già osservato che le autorità francesi avevano commesso degli errori comuni a tutti i contratti (o per lo meno frequenti nella maggior parte dei contratti) riguardanti:

— la sopravvalutazione del traffico previsto ([160]);

— una valutazione giustificata scorrettamente delle entrate extra aeronautiche ([161]);

([160]) Cfr. i considerando da 543 a 546.
([161]) Cfr. i considerando da 557 a 561.

— l'esclusione dei contributi erogati dagli enti locali a sostegno delle spese generali di marketing come entrate incrementali ([162]) nel calcolo dei costi relativi ai contratti di marketing;

— la sottovalutazione dei costi d'esercizio aeronautici incrementali ([163]);

— il tasso di riempimento degli aeromobili spesso ingiustificato ([164]).

(583) Ciononostante, come già indicato ai considerando 535 e 536, oltre agli errori metodologici comuni elencati nel considerando precedente, le ricostruzioni di ciascun piano economico-finanziario presentano altri problemi metodologici specifici che saranno illustrati nei considerando seguenti per ciascun gruppo di contratti. La Commissione presenterà la propria analisi effettuando la ricostruzione nel quadro di uno scenario «centrale» e nel quadro di uno scenario «imprudente» di cui al considerando 574.

1) Gruppo di contratti 1-A

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto A*

(584) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione relativamente al contratto A, basata sui parametri del contratto di servizi aeroportuali 1.

(585) La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezione 7.2.1.5. lettera b), la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto A presenta altri problemi metodologici specifici.

(586) Nella ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto A, le autorità francesi considerano che il numero di rotazioni incrementali connesso alla conclusione del contratto di marketing ammonti a 350 e procedendo in tal modo hanno sovrastimato l'unico impegno fisso di Ryanair a operare 340 collegamenti nel corso dell'anno.

(587) Le autorità francesi hanno inoltre erroneamente ritenuto che un investitore accorto avrebbe accettato di pagare i servizi di marketing prima della data di sottoscrizione del contratto (il contratto A è stato sottoscritto il 1º dicembre 2003 per un periodo compreso tra il 1º maggio 2003 e il 31 dicembre 2003).

(588) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto A fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al gruppo di contratti 1-A*

(589) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 1-A, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti ([165]), i parametri specifici seguenti:

— per il contratto A, capacità di 110 posti per aeromobile (nel 2013 Ryanair ha utilizzato aeromobili con una capacità di 110 posti e al momento della sottoscrizione del contratto, nel dicembre 2013, la CCI-aeroporto non poteva ignorare questo fattore);

— numero di rotazioni incrementali: 40 a titolo del contratto A (ossia il numero stimato di rotazioni incrementali da effettuare tra la sottoscrizione del contratto A, il 1º dicembre 2003, e la sua scadenza, il 31 dicembre 2003 ([166]));

([162]) Cfr. i considerando da 563 a 568.
([163]) Cfr. i considerando da 570 a 573.
([164]) Cfr. i considerando da 542 a 547.
([165]) Cfr. i considerando da 539 a 579 per i dettagli riguardanti ciascuno di questi parametri.
([166]) Questa stima è calcolata nel modo seguente: la Francia ha riferito che nel 2003 Ryanair ha operato 288 rotazioni all'aeroporto di La Rochelle, tutte a destinazione Londra Stansted. Al 1º gennaio 2003, tale valutazione era pressoché definitiva e a quella data la CCI-aeroporto ha sottoscritto il contratto A con Ryanair. Pertanto, un investitore si sarebbe basato su questa osservazione storica del traffico per prevedere il numero di voli annuali nel restante mese (dicembre 2003) di esecuzione contrattuale. Rapportando tale cifra alla durata del contratto (8 mesi), pro rata temporis, il numero di voli prevedibile nell'ultimo mese del contratto, a dicembre 2003, è quindi pari a 288*1/8, cioè 36. Per motivi di prudenza, la Commissione ha arrotondato questa cifra a 40 rotazioni.

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del contratto di marketing (80 %, ossia il tasso stimato anche dalla Francia);

— 100 % della compensazione concessa per la prestazione dei servizi di marketing previsto dai contratti.

(590) Dalla ricostruzione del piano economico finanziario relativo al gruppo di contratti 1-A figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo.

(591) Come specificato ai considerando da 574 a 579, la Commissione ha inoltre ritenuto prudente condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, come si ricorda, la Commissione ha modificato quattro parametri in modo significativamente favorevole all'aumento della redditività dei contratti in esame: tasso di riempimento all'85 %, aumento del margine delle entrate extra aeronautiche di +20 %, diminuzione dei costi d'esercizio incrementali di -50 % e aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, pertinente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera, per il contratto A, uno scenario ipotetico (non dimostrato dalla Francia) in cui il contratto di servizi aeroportuali firmato il 1º dicembre 2003 rispecchi sia la posizione negoziale della CCI-aeroporto e di Ryanair al 1º aprile 2003 sia la conoscenza del traffico al 1º dicembre 2003. In questa situazione teorica, il numero annuale di rotazioni è stimato in 288, corrispondente al numero effettivo di rotazioni effettuate e quasi noto al 1º dicembre 2003. In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del gruppo di contratti 1-A è sempre negativo.

2) Contratto B

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto B*

(592) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione relativamente al contratto B, basata sui parametri del contratto di servizi aeroportuali 1.

(593) La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nei considerando da 539 a 579, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto B presenta altri problemi metodologici specifici.

(594) In primo luogo, è improbabile che un investitore accorto avrebbe sottoscritto un contratto in cui gli impegni di Ryanair riguardanti i servizi di marketing fossero ancora meno precisi di quanto stabilito nel contratto A ([167]) poiché l'unico obiettivo di un simile investitore sarebbe stata la redditività della sua attività di gestione dell'aeroporto. Tuttavia un aumento del traffico non garantisce la redditività dell'operazione di marketing e un investitore accorto avrebbe mirato a massimizzare l'efficienza finanziaria della sua spesa, ossia, nella fattispecie, l'efficienza dei servizi di marketing acquistati. In tale situazione è improbabile che un investitore interessato alla redditività accetterebbe di sottoscrivere un contratto le cui condizioni non fossero chiaramente specificate né quantificate (nessun numero di link pubblicati, nessuna durata di visualizzazione sul sito Ryanair, nessuna frequenza di visualizzazione) e la cui efficacia o efficienza non potesse essere valutata dal gestore aeroportuale. Nessun investitore accorto avrebbe accettato di sottoscrivere un contratto di cui non potesse valutare, nemmeno in modo approssimativo, gli effetti sull'utilizzo dei collegamenti in questione e sulla redditività dell'operazione.

(595) La Commissione osserva inoltre che la ricostruzione effettuata dalle autorità francesi presenta un altro errore metodologico specifico. Le autorità francesi infatti hanno preso in considerazione un periodo di tre anni completi con 340 rotazioni all'anno, mentre il contratto ha una durata di soli 2 anni e 4 mesi e ciò incide sul numero di rotazioni e sull'ammontare della compensazione per la prestazione dei servizi di marketing considerati.

(596) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto B fornita dalla Francia non possa essere accettata.

([167]) L'unico impegno assunto da Ryanair in relazione alla promozione di La Rochelle è così enunciato nel contratto A: «Ryanair renderà disponibili alcuni link a siti web turistici corrispondenti alla destinazione (diversi dai siti contenenti una funzione di prenotazione diretta online per il noleggio di auto o qualsiasi altro servizio fornito online direttamente da Ryanair) al fine di facilitare la promozione via internet dei servizi agli utilizzatori del sito web di Ryanair www.ryanair.com» (traduzione libera del testo inglese: «Ryanair shall make available web links to tourism websites in keeping with the destination (other than sites incorporating a direct on-line booking facility for accomodation car rental or any other service provided online directly by Ryanair) in order to facilitate the internet-based promotion of the Services to users of the Ryanair website *www.ryanair.com*.»

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al contratto B*

(597) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto B, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti ([168]), i parametri specifici seguenti:

— capacità unitaria dell'aeromobile pari a 148 passeggeri (come proposto dalla Francia);

— numero di rotazioni incrementali: 199 rotazioni annuali per il primo anno del contratto (che, come si ricorda, è stato sottoscritto il 3 giugno 2004), 340 rotazioni annuali per il secondo anno del contratto B, 123 per l'ultimo anno del contratto B (che termina il 30 aprile 2006);

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del contratto di marketing (80 %, ossia il tasso stimato anche dalla Francia, non suffragato da alcuna giustificazione);

— 100 % della compensazione concessa per la prestazione dei servizi di marketing previsto dai contratti.

(598) Dalla ricostruzione del piano economico finanziario relativo al gruppo di contratti B figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo.

(599) Come specificato alla sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 5, la Commissione ha inoltre ritenuto prudente condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, come si ricorda, la Commissione ha modificato quattro parametri in modo del tutto imprudente, ma significativamente favorevole all'aumento della redditività dei contratti in esame: tasso di riempimento all'85 %, aumento del margine delle entrate extra aeronautiche di +20%, diminuzione dei costi d'esercizio incrementali di -50% e aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, pertinente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera, per il contratto B, uno scenario ipotetico (non dimostrato dalla Francia) in cui il contratto di marketing sottoscritto il 3 giugno 2004 rispecchi sia la posizione negoziale della CCI-aeroporto e di Ryanair al 1º gennaio 2004 sia la conoscenza del traffico al 1º dicembre 2003. In tale situazione teorica, il numero di rotazioni ipotizzato è pari a 340. In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del contratto B è sempre negativo.

1) Gruppo di contratti 2-3-C-D

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente ai contratti C e D*

(600) La autorità francesi hanno proposto una ricostruzione separata dei contratti C e D, basata sui parametri economici dei contratti di servizio aeroportuale 2 e 3 rispettivamente. Tuttavia, come stabilito ai considerando 468 e 469, il gruppo di contratti 2-3-C-D costituisce in realtà un'unica misura. La Commissione osserva inoltre che, oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e descritti nella sezione 7.2.1.5, lettera b), la ricostruzione del piano economico-finanziari relativo a ciascuno dei due contratti C e D presenta un altro aspetto metodologico specifico poco chiaro: le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari all'80 % per i contratti C e D, che non si basa su alcuna giustificazione economica fondata. Ora, un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico futuro. Le autorità francesi hanno stimato il numero di rotazioni in 340 all'anno per il contratto C e in 156 all'anno per il contratto D per gli anni 2007 e 2008, ma, pur avendo adeguato questa cifra pro rata temporis a 104 per il 2006, non hanno previsto alcuna rotazione per il 2009, mentre il contratto D prevede che Ryanair operi voli fino alla scadenza del 30 aprile 2009 (cfr. il considerando 92). La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo ai contratti C e D fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al gruppo di contratti 2-3-C-D*

(601) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 2-3-C-D, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

([168]) Cfr. la sezione 7.2.1.5, lettera b) per i dettagli riguardanti ciascuno di questi parametri.

— 100 % della compensazione concessa per la prestazione dei servizi di marketing previsto dai contratti;

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del gruppo di contratti (78 % invece dell'80 % stimato dalla Francia);

— 340 rotazioni all'anno per il contratto C e 160 all'anno per il contratto D, come previsto dai contratti (95 000 passeggeri per il contratto C e 45 000 passeggeri per il contratto D).

(602) Dalla ricostruzione del piano economico finanziario relativo al gruppo di contratti 2-3-C-D figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo. A tutti gli effetti utili, la Commissione ha calcolato anche il valore attuale netto individuale per ciascuno dei contratti 2-C e 3-D utilizzando gli stessi parametri modificati utilizzati per il gruppo di contratti 2-3-C-D in questo scenario centrale, e anche in questo caso il valore attuale netto è negativo.

(603) Come nel caso del gruppo di contratti 1-A, la Commissione ha ritenuto prudente condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per quest'ultimo parametro, pertinente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, dall'analisi di sensitività risultano 340 rotazioni all'anno per il contratto C e 160 all'anno per il contratto D, come nello scenario centrale. In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del gruppo di contratti 2-3-C-D, così come quello dei contratti 2-C e 3-D, è sempre negativo.

1) Contratto E

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto E*

(604) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto E sulla base del contratto di servizi aeroportuali 4, ritenendo che tale contratto potesse portare a un aumento del numero di rotazioni annuali incrementali (50). Le autorità francesi comunque non hanno giustificato tale cifra.

(605) La Commissione ricorda che il contratto E modifica il contratto D riducendo la durata della presenza del link designato dalla CCI-aeroporto sul sito irlandese di Ryanair da 212 a 45 giorni per il 2007 e il prezzo del servizio di marketing da [...] a [...] EUR. La Commissione osserva che negli esercizi 2006 e 2007, la media di passeggeri effettivamente trasportati sul collegamento per Dublino non ha raggiunto 45 000 passeggeri, ma circa 20 000 all'anno (al momento della sottoscrizione del contratto E, nel giugno 2007, le previsioni di traffico per il 2007 erano facilmente valutabili, poiché le compagnie aeree anticipano i loro piani di volo in base alla stagione IATA - da aprile a ottobre e da novembre a marzo). La Commissione rileva che con tutta evidenza le parti hanno inteso ridurre il costo dei servizi di marketing per tenere conto del volume di traffico osservato, che era ampiamente inferiore a quello previsto nel contratto D. Di conseguenza, un investitore accorto avrebbe preso in considerazione un traffico atteso di circa 20 000 passeggeri all'anno, come constatato nel periodo trascorso con lo stesso contratto e ciò nonostante l'impegno contrattuale di Ryanair di raggiungere un volume di 45 000 passeggeri all'anno. In particolare, nel contratto non è prevista alcuna penale in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico da parte di Ryanair. L'unica conseguenza per non aver conseguito l'obiettivo di traffico previsto è stata la rinegoziazione del contratto D (con una riduzione dell'importo dei servizi di marketing a [...] EUR per il periodo da giugno a settembre, come indicato al considerando 94) e la sottoscrizione del contratto E per rispecchiare il nuovo equilibrio di traffico di circa 20 000 passeggeri ([169]).

(606) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto E fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al contratto E*

(607) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, un parametro specifico, ossia un volume di traffico pari alla media di quelli osservati negli anni 2006 e 2007, cioè circa 20 000 passeggeri (o 70 rotazioni con un tasso di riempimento rettificato).

([169]) È significativo che il traffico La Rochelle-Dublino sia rimasto stabile tra i 14 000 e i 20 000 passeggeri all'anno tra il 2007 e il 2011.

(608) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto E figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto contratto è negativo.

(609) Come nel caso di altri gruppi di contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A (modifiche imprudenti), ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera che, nel caso del contratto E:

— il volume di traffico pari alla media di quelli osservati nel 2005 e nel 2006 sia circa di 20 000 passeggeri (o 70 rotazioni con tasso di riempimento rettificato).

(610) In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del contratto E è sempre negativo.

1) Contratto F

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto F*

(611) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione relativamente al contratto F sulla base del contratto di servizi aeroportuali 4. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto F presenta altri problemi metodologici specifici.

— La Francia ha preso in considerazione una durata di tre anni completi, mentre il contratto dura solo per i tre mesi dell'inverno 2007/2008;

— l'importo della compensazione per la prestazione dei servizi di marketing prevista per gli anni 2007, 2008 e 2009 è stimato dalle autorità francesi rispettivamente in [...], [...] e [...] EUR. Ora, secondo i termini del contratto, la prestazione dei servizio di marketing, ossia l'invio di 5 messaggi elettronici promozionali supplementari durante l'inverno 2007/2008 ai 255 000 inglesi iscritti alla lista di distribuzione di Ryanair, ammonta a soli [...] EUR;

— per gli anni 2007, 2008 e 2009, le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari rispettivamente a 75 %, 76 % e 80 %, senza alcuna giustificazione economica fondata. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico;

— le autorità francesi hanno ritenuto che il contratto F potesse comportare un aumento notevole del numero di rotazioni annuali incrementali (400); eppure l'obiettivo del contratto in questione è limitato al solo invio di cinque messaggio elettronici promozionali. La Commissione ritiene pertanto che questo contratto, a causa della sua natura più che limitata (in termini di durata, volume e tipo di servizi offerti compresa la loro generale inefficacia come stabilito al considerando 524, e dell'esiguo importo della compensazione versata a Ryanair/AMS), non possa indurre una domanda incrementale tale da giustificare l'aumento di 400 rotazioni operate da Ryanair. D'altro canto le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova a sostegno di questa ipotesi.

(612) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto F fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al contratto F*

(613) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto F, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, l'assenza di rotazioni supplementari. Nessun investitore accorto infatti si aspetterebbe un aumento del traffico operato da Ryanair solo sulla base della clausola aggiuntiva oggetto di questo contratto, che è molto limitata, come esposto al considerando 611. Le autorità francesi inoltre non hanno fornito nessun altro indizio, per esempio un impegno concomitante, formale o informale, di Ryanair ad aumentare il traffico, o uno studio di mercato che stabilisca un legame di causa-effetto tra la natura dei servizi di marketing oggetto della clausola aggiuntiva e l'aumento di traffico previsto.

(614) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto F figurante alla tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto contratto è negativo.

(615) Come nel caso di altri gruppi di contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera che:

— nello scenario alternativo, un investitore avrebbe potuto, in linea puramente ipotetica, aspettarsi un traffico proporzionale all'importo del contributo di marketing sulla base del traffico previsto nel contratto iniziale C. In altre parole, se nel contratto C un importo per le prestazioni di marketing di […] EUR corrispondeva a un impegno di traffico pari a 95 000 passeggeri, allora un importo per prestazioni di marketing di […] EUR (come previsto nel contratto F) avrebbe potuto indurre l'investitore a prevedere un traffico di passeggeri pari a 95 000* (50 000/578 000) = 8 213 passeggeri, ossia circa 30 rotazioni ([170]).

(616) In questo scenario alternativo, dalla ricostruzione del piano economico finanziario relativo al contratto F, il valore attuale netto è sempre negativo.

1) Gruppo di contratti G-H-I-J

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al gruppo di contratti G-H-I-J*

(617) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione separata relativamente ai contratti G, H, I et J, basati sui contratti di servizi aeroportuali n. 4 e n. 5. le autorità francesi hanno stimato il numero di rotazioni in 200 all'anno per il contratto G, 35 all'anno nel primo anno, poi 60 all'anno per il contratto H, 70 all'anno per il contratto I e 35 all'anno nel primo anno, poi 60 all'anno per il contratto J. Tuttavia, come stabilito ai considerando 472 e 473, il gruppo di contratti G, H, I e J costituiscono in realtà un'unica misura. La Commissione osserva, d'altra parte, che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa a ciascun contratto G, H, I et J presenta problemi metodologici.

— Le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari al 75-80 % per il contratto G e all'85 % per i contratti H, I e J privo di alcuna giustificazione economica fondata. Ebbene, un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico;

— per quanto riguarda il contratto J, le autorità francesi hanno ritenuto che il contratto potesse comportare un aumento del numero di rotazioni annuali incrementali (35 nel 2009, 60 nel 2010 e 60 nel 2011). Come descritto nei considerando 472 e 473, il contratto J deve tuttavia essere valutato insieme ai contratti G, H e I;

— anche ammettendo che il contratto J sia separabile dagli altri contratti G, H e I, quod non, la Commissione osserva che il contratto J non avrebbe potuto essere oggetto della ricostruzione proposta dalle autorità francesi. In quanto clausola aggiuntiva del contratto H sottoscritto lo stesso giorno, il suo scopo si limita alla pubblicazione sul sito web belga di Ryanair del link commerciale designato dalla CCI-aeroporto per un periodo di ulteriori 10 giorni, a fronte del pagamento di [...] EUR. A titolo di confronto, il contratto H, sottoscritto lo stesso giorno del contratto J, prevede lo stesso servizio sul sito web olandese/belga di Ryanair per un periodo di 95 giorni nel primo anno e di 160 giorni in ciascuno dei due anni successivi, a fronte di un pagamento di [...] EUR nel primo anno e di [...] EUR all'anno nei due anni successivi. Le autorità francesi ritengono che il contratto H comporti un numero di rotazioni incrementali pari a 35 nel 2009, 60 nel 2010 e 60 nel 2011. Di conseguenza, per un servizio di natura equivalente e di durata da 10 a 16 volte inferiore, la Francia ha ritenuto che il contratto J comportasse un numero di rotazioni incrementali pari a quelle del contratto H.

  La Commissione ritiene pertanto che la stima del traffico ai fini del contratto J, secondo la ricostruzione effettuata dalle autorità francesi, sia con tutta evidenza irreale e che questo contratto non possa comportare una domanda incrementale tale da giustificare l'aumento proposto dalle autorità francesi, le quali, d'altro canto non hanno fornito alcuna prova a sostegno di questa ipotesi.

([170]) Utilizzando un tasso di riempimento pari all'85 % già giustificato al considerando 576. Numero di rotazioni arrotondato alla decina superiore.

(618) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione dei piani economico-finanziari relativi ai contratto G, H, I et J fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al gruppo di contratti G-H-I-J*

(619) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti G-H-I-J, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

— 100 % dell'importo per i servizi di marketing previsto dai contratti;

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del contratto di marketing (72 %);

— numero di rotazioni: 200 per anno intero per il contratto G, 40 per anno intero nel primo anno (2009), poi 60 per anno intero per i contratti H e J ([171]), 70 per anno intero per il contratto I;

— poiché i contratti sono stati sottoscritti il 17 settembre 2009, le rotazioni di cui al punto precedente sono state adeguate pro rata temporis per il 2009.

(620) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti G-H-I-J che figura nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo. A tutti gli effetti utili, la Commissione ha calcolato anche il valore attuale netto per ciascuno dei contratti G, H, J, et I utilizzando gli stessi parametri modificati utilizzati per il gruppo di contratti G, H et J, I in questo scenario centrale, e anche in questo caso il valore attuale netto è negativo.

(621) Come nel caso del gruppo di contratti 1-A, la Commissione ha ritenuto prudente condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione ha ipotizzato che per i contratti G, H e I, il numero delle rotazioni fosse simile a quello stimato al considerando 619, terzo trattino, senza applicare un adeguamento pro rata temporis connessa alla sottoscrizione tardiva del contratto come nello scenario centrale (in altre parole, anche se il contratto è stato sottoscritto retroattivamente, il numero di rotazioni è pari a quello per l'anno intero), ossia 200 per anno intero per il contratto G, 40 per anno intero nel primo anno (2009), poi 60 per anno intero per il contratto H e 70 per anno intero per il contratto I.

(622) Per quanto riguarda il contratto J, nello scenario alternativo, un investitore avrebbe potuto, in linea puramente ipotetica, aspettarsi un traffico proporzionale all'importo del contributo di marketing sulla base del traffico previsto nei contratti G, H et I. In altre parole, se nei contratti G, H e I un importo per le prestazioni di marketing di […] EUR corrispondeva a un impegno di traffico pari a 79 000 passeggeri, allora un importo per prestazioni di marketing di […] EUR (come previsto nel contratto J) avrebbe potuto indurre l'investitore a prevedere un traffico di passeggeri pari a 79 000*([…]/[…])=2 983 passeggeri, ossia circa 10 rotazioni all'anno ([172]). In questo scenario alternativo, un investitore avrebbe potuto prevedere 320 rotazioni per l'anno 2009, 340 per l'anno 2010 e 340 per l'anno 2011 per il gruppo di contratti G-H-I-J.

(623) In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del gruppo di contratti G-H-I-J, così come quello dei contratti G, H, I et J, è sempre negativo.

1) Gruppo di contratti 6-K

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto K*

([171]) Cfr. i considerando 99, 100 e 101, per quanto riguarda le caratteristiche di questi due contratti che li rendono indissociabili.

([172]) Utilizzando un tasso di riempimento pari all'85 % già giustificato al considerando 576. Numero di rotazioni arrotondato alla decina superiore.

(624) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione relativamente al gruppo di contratti 6-K stimando il numero di rotazioni in 370 per il 2010, poi 400 all'anno per il 2011 e il 2012. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al gruppo di contratti 6-K presenta altri problemi metodologici specifici:

— l'importo annuale per i servizi di marketing considerati nella ricostruzione per gli anni 2010, 2011 e 2012 ammonta a [...] EUR. Orbene, secondo i termini del contratto K, l'importo per i servizi di marketing è di [...] EUR;

— per gli anni 2010, 2011 e 2012, le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari rispettivamente a 80 %, 80 % e 85 %, senza alcuna giustificazione economica fondata. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico futuro.

(625) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 6-K fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al gruppo di contratti 6-K*

(626) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 6-K, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

— 100 % dell'importo per i servizi di marketing previsto dai contratti;

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del gruppo di contratti 6-K (75 %);

— numero di rotazioni all'anno pari a 370. Il contratto di servizi aeroportuali 6 prevede l'impegno di Ryanair a operare rotte verso Londra Stansted (53 000 passeggeri all'anno), Dublino (17 000 passeggeri all'anno), Charleroi (17 000 passeggeri all'anno) e Oslo Rygge (17 000) passeggeri all'anno, ossia circa 370 rotazioni con un tasso di riempimento del 75 %.

(627) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 6-K figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo.

(628) Come nel caso di altri gruppi di contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A-B, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione ha preso in considerazione le ipotesi presentate dalla Francia, ossia 370 rotazioni nel 2010 e 400 rotazioni all'anno nel 2011 e 2012. In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del gruppo di contratti 6-K è sempre negativo.

1) Contratto L

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto L*

(629) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione relativamente al contratto L sulla base del contratto di servizi aeroportuali 6. La Francia ha stimato un numero di rotazioni pari a 40 all'anno. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto L presenta altri problemi metodologici specifici:

— le autorità francesi hanno preso in considerazione un periodo di tre anni interi, mentre il servizio di marketing deve essere fornito solo per 70 giorni, cioè meno di tre mesi;

— l'importo per la prestazione dei servizi di marketing prevista per gli anni 2010, 2011 e 2012 è stimato dalle autorità francesi in [...] EUR l'anno. Secondo i termini del contratto, invece, la prestazione del servizio di marketing è una tantum, in quanto non vi è alcuna disposizione che indichi o ne suggerisca una ripetizione annuale;

— per gli anni 2010, 2011 e 2012, le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari rispettivamente a 75 %, 77 % e 80 %, senza alcuna giustificazione economica fondata. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico;

— le autorità francesi hanno ritenuto che il contratto F potesse comportare un aumento significativo del numero di rotazioni annuali incrementali (40 all'anno, ossia 120 nel periodo 2010-2012). Tuttavia, lo scopo del suddetto contratto si limita alla pubblicazione di un unico link a un sito web designato dalla CCI-aeroporto per un breve periodo (70 giorni). La Commissione ritiene pertanto che questo contratto, a causa della sua natura più che limitata (in termini di durata, volume e tipo di servizi offerti compresa la loro generale inefficacia come stabilito al considerando 524, e dell'esiguo importo della compensazione versata a Ryanair/AMS), non possa indurre una domanda incrementale tale da giustificare l'aumento di 120 rotazioni operate da Ryanair. D'altro canto le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova a sostegno di questa ipotesi.

(630) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto L fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al contratto L*

(631) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto L, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti: assenza di rotazioni supplementari e assenza di un miglioramento del tasso di riempimento dell'aeronave. Nessun investitore accorto infatti si aspetterebbe un aumento del traffico operato da Ryanair solo sulla base della clausola aggiuntiva oggetto di questo contratto, che è molto limitata, come esposto al considerando 110. Le autorità francesi inoltre non hanno fornito nessun altro indizio, per esempio un impegno concomitante, formale o informale, di Ryanair ad aumentare il traffico, o uno studio di mercato che stabilisca un legame di causa-effetto tra la natura dei servizi di marketing oggetto della clausola aggiuntiva e l'aumento di traffico previsto. Il contratto di servizi di marketing L non prevede alcun impegno di traffico da parte di Ryanair.

(632) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto L figurante alla tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto contratto è negativo.

(633) Come nel caso di altri gruppi di contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera che, nel caso del contratto L:

— nello scenario alternativo, un investitore avrebbe potuto, in linea puramente ipotetica, aspettarsi un traffico proporzionale all'importo del contributo di marketing versato a Ryanair/AMS per i servizi di marketing sulla base del traffico previsto nel contratto iniziale 6-K. In altre parole, se nel contratto 6-K un importo per le prestazioni di marketing di […] EUR corrispondeva a un impegno di traffico pari a 104 000 passeggeri, allora un importo per prestazioni di marketing di […] EUR (come previsto nel contratto L) avrebbe potuto indurre l'investitore a prevedere un numero di rotazioni corrispondente a un traffico pari a 104 000*([…]/[…]), ossia circa 20 rotazioni ([173]).

— in questo scenario alternativo, il valore attuale netto del contratto F è sempre negativo.

([173]) Utilizzando un tasso di riempimento pari all'85 % già giustificato al considerando 576. Numero di rotazioni arrotondato alla decina superiore.

1) Gruppo di contratti 7-M

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto 7-M*

(634) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione del piano economico-finanziario relativamente al contratto M sulla base del contratto di servizi aeroportuali 7. La Francia ha stimato un numero di rotazioni pari a 70 nel 2011, 80 nel 2012 e 85 nel 2013. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto M presenta altri problemi metodologici specifici:

— le autorità francesi hanno preso in considerazione un tasso di riempimento dell'85% per i tre anni oggetto della ricostruzione relativa al contratto M, senza alcuna giustificazione economica fondata. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico;

— le autorità francesi hanno stimato che il numero di rotazioni incrementali ammontasse rispettivamente a 70, 80 e 85 per i tre anni di calendario di validità del contratto (2011, 2012 e 2013), per un totale di 235 rotazioni. Tuttavia, l'oggetto del suddetto contratto si limita alla presenza sul sito web portoghese di Ryanair di un link al sito web designato dalla CCI-aeroporto per 365 giorni all'anno e alla promozione di La Rochelle come destinazione di punta sul sito web portoghese di Ryanair per 4 settimane all'anno (per un importo annuo di [...] EUR). La Commissione osserva d'altra parte che i servizi previsti dal contratto devono essere prestati solo per un periodo di due anni e, pertanto, un investitore accorto non avrebbe elaborato un piano economico-finanziario che includesse un terzo anno. La Commissione ritiene pertanto che questo contratto, a causa della sua natura più che limitata (in termini di durata, volume e tipo di servizi offerti compresa la loro generale inefficacia come stabilito al considerando 524, e dell'esiguo importo della compensazione versata a Ryanair/AMS), non possa indurre una domanda incrementale tale da giustificare l'aumento di rotazioni operate da Ryanair. D'altro canto le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova a sostegno di questa ipotesi.

(635) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto M fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al gruppo di contratti 7-M*

(636) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al gruppo di contratti 7-M, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del gruppo di contratti (76 %);

— stima del numero di rotazioni incrementali in 60. Sulla base del tasso di riempimento stimato di cui al primo trattino e della capacità nominale del tipo di aeromobile utilizzato da Ryanair (189 posti per un Boeing 737-800), la Commissione ha calcolato che il numero di rotazioni corrispondenti all'impegno assunto da Ryanair nel contratto 7 di trasportare 17 000 passeggeri è pari a 60.

(637) Dalla ricostruzione del piano economico finanziario relativo al gruppo di contratti 7-M figurante nella tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto gruppo è negativo. A tutti gli effetti utili, la Commissione ha calcolato anche il valore attuale netto per il gruppo di contratti 7-M-N (sottoscritti contemporaneamente) utilizzando gli stessi parametri modificati utilizzati per il gruppo di contratti 7-M in questo scenario centrale, e anche in questo caso il valore attuale netto è negativo.

(638) Come nel caso del gruppo di contratti 1-A, la Commissione ha ritenuto prudente condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera, nella sua analisi di sensitività, che un investitore non avrebbe potuto aspettarsi, come proposto dalle autorità francesi, un numero di 70 e 80 rotazioni annuali per i due anni del contratto M (rispetto ai 60 e 60 dello scenario centrale). In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del gruppo di contratti 7-M è sempre negativo ([174]).

([174]) A tutti gli effetti utili, la Commissione ha valutato anche il valore attuale netto di un ipotetico gruppo di contratti 7-M-N al fine di evitare qualsiasi domanda, molto ipotetica, sulla pertinenza dell'inclusione del contratto N nel gruppo di contratti 7-M (una tale domanda sembrerebbe altamente improbabile alla luce delle motivazioni che la Commissione ha ampiamente giustificato nei considerando da 477 a 480 per distinguere il gruppo di contratti 7-M e il contratto N). Dalla valutazione risulta che la ricostruzione del gruppo di contratti 7-M-N avrebbe portato a un valore attuale netto negativo di -371 KEUR nello scenario centrale e a un valore attuale netto negativo di -145 KEUR nello scenario alternativo.

1) Contratto N

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto N*

(639) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione del piano economico-finanziario relativamente al contratto N sulla base del contratto di servizi aeroportuali 6. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi e illustrati in dettaglio nella sezioni precedenti, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto N presenta altri problemi metodologici specifici:

— il contratto N è una clausola aggiuntiva al contratto K, il cui fine è aumentare il numero di passeggeri (rispetto a quelli previsti nel contratto K) provenienti da Oslo (Rygge). Il contratto N prevede la presenza sul sito web norvegese di Ryanair di un link a un sito web designato dalla CCI-aeroporto per 6 settimane all'anno nel primo anno (3 settimane nel secondo anno), e la presenza di un banner promozionale di La Rochelle sul sito web norvegese di Ryanair per 4 mesi all'anno (3 mesi nel secondo anno), per un importo di soli [...] EUR nel primo anno e [...] EUR il secondo anno, ossia [...] EUR per la durata totale del contratto. Il contratto N tuttavia non prevede alcun impegno di traffico supplementare;

— per gli anni 2011 e 2012, le autorità francesi hanno considerato un tasso di riempimento pari rispettivamente a 80 % e 82 %, senza alcuna giustificazione economica fondata. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico;

— le autorità francesi hanno ritenuto che il contratto N potesse comportare un considerevole aumento del numero di rotazioni annuali incrementali (400), ossia 800 per la durata totale del contratto. Tuttavia l'oggetto del contratto è più che limitato: i servizi appena descritti sono limitati in termini di durata, di volume (visualizzazione limitata di un solo link e di un solo banner sul sito molto denso di Ryanair di cui la Commissione dubita l'efficacia generale come dimostrato al considerando 524) e di importo pagato a Ryanair/AMS. Di conseguenza, la Commissione dubita che questo contratto possa indurre una domanda incrementale tale da giustificare l'aumento di 800 rotazioni operate da Ryanair. D'altro canto le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova a sostegno di questa ipotesi.

(640) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto N fornita dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata Commissione relativamente al contratto N*

(641) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto N, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

— l'assenza di rotazioni supplementari. Nessun investitore accorto infatti si sarebbe aspettato un aumento del traffico operato da Ryanair sulla base della sola clausola aggiuntiva, che non prevede alcun impegno da parte di Ryanair ad aumentare il numero di rotazioni. Questa posizione è avvalorata dal fatto che la CCI-aeroporto aveva pagato (a titolo del contratto K) i servizi di marketing per la rotta in questione solo sulla base degli impegni di traffico concomitanti assunti da Ryanair a titolo del contratto 6. Le autorità francesi tuttavia non hanno fornito nessun altro indizio, per esempio un impegno concomitante, formale o informale, di Ryanair ad aumentare il traffico al momento della sottoscrizione del contratto N, o uno studio di mercato che stabilisca un legame di causa-effetto tra la natura dei servizi di marketing oggetto della clausola aggiuntiva e l'aumento di traffico previsto. Il contratto di servizi di marketing N non prevede alcun impegno di traffico da parte di Ryanair.

— Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto N figurante alla tabella 18 emerge che il valore attuale netto di detto contratto è negativo.

— Come nel caso di altri gruppi di contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A, ad eccezione dell'aumento del numero di rotazioni annuali. Per modificare quest'ultimo parametro, inerente alla ricostruzione di ciascun piano economico-finanziario, la Commissione considera che nello scenario alternativo, un investitore avrebbe potuto, in linea puramente ipotetica, aspettarsi un traffico proporzionale all'importo del contributo di marketing sulla base del traffico previsto nel contratto iniziale K. In altre parole, se nel contratto K

un importo per le prestazioni di marketing di […] EUR corrispondeva a un impegno di traffico pari a 17 000 passeggeri, allora un importo per prestazioni di marketing di […] EUR per il primo anno ([…] EUR per il secondo anno) come previsto nel contratto F avrebbe indotto l'investitore a prevedere un numero di passeggeri corrispondente a un traffico di 17 000*([…]/[…]) ([175]), ossia circa 30 rotazioni ([176]) per il primo anno (20 rotazioni per in secondo anno applicando la stessa formula);

(642) In questo scenario alternativo, il valore attuale netto del contratto N è sempre negativo.

1) Contratti 4 e 5

(643) I contratti 4 e 5 sono contratti di servizi aeroportuali isolati nel senso che non possono essere collegati a contratti di servizi di marketing. . Essi non prevedono alcuna remunerazione a favore di Ryanair/AMS.

(644) Come indicato al considerando 70, le aliquote relative ai diritti aeronautici che figurano nei contratti di servizi aeroportuali stipulati con Ryanair (compresi i contratti 4 e 5) corrispondono ai prezzi applicabili a tutte le compagnie aeree secondo il listino generale approvato dalla Cocoeco. Pertanto, questi contratti non possono conferire un vantaggio selettivo a Ryanair/AMS.

a) Analisi del contratto stipulato il 4 luglio 2008 con Jet2

— *Impostazione metodologica*

(645) Come esposto ai considerando 117 e 119, il contratto stipulato tra la CCI e Jet2 comprende sia clausole relative ai diritti aeroportuali sia clausole relative al prezzo dei servizi di marketing. Gli elementi metodologici definiti per i contratti tra la CCI e Ryanair si applicano pertanto anche all'analisi della redditività del contratto stipulato tra la CCI e Jet2, ad eccezione degli elementi descritti nei considerando da 646 a 653.

(646) Per quanto riguarda le entrate extra aeronautiche, a differenza dei contratti stipulati con Ryanair e AMS, la CCI-aeroporto non basa la sua ricostruzione su entrate incrementali basate sulle entrate medie relative ai passeggeri riscontrati, ma su commissioni per passeggero pari a:

— 0,57 EUR per le società di autonoleggio

— 0,47 EUR per il carburante

— 0,97 EUR per il parcheggio

— 0,10 EUR per i negozi dal 2009

— cioè, tenendo conto dell'inflazione, entrate incrementali unitarie pari a 2,01 EUR nel primo anno, 2,14 EUR nel secondo anno e 2,17 EUR nel terzo anno.

(647) Per quanto riguarda i costi d'esercizio, le autorità francesi hanno fornito una stima, calcolata come somma delle spese per il personale e di altre spese variabili, presentate come importi fissi, a cui, per l'ultimo anno del contratto, hanno applicato un'inflazione fittizia del 2 %. Le autorità francesi non hanno fornito alcuna giustificazione per questi costi. La Commissione osserva che il costo medio per passeggero, calcolato sulla base dei dati forniti dalle autorità francesi, ammonta a 0,37 - 0,38 EUR sui tre anni, ossia un importo leggermente superiore all'aliquota utilizzata per i contratti stipulati con Ryanair e AMS. La Commissione ritiene che, come per il costo considerato dalle autorità francesi per le ricostruzioni relative ai contratti (cioè 0,27 EUR), il costo incrementale considerato per il contratto stipulato con Jet2 è con tutta evidenza ampiamente sottostimato (cfr. a tal proposito i considerando 571, 572 e 573).

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalle autorità francesi relativamente al contratto del 4 luglio 2008*

(648) Le autorità francesi hanno proposto una ricostruzione del piano economico-finanziario relativamente al contratto del 4 luglio 2008. La Commissione osserva che oltre agli errori metodologici comuni a tutte le ricostruzioni effettuate dalle autorità francesi per i contratti Ryanair e AMS (e riprodotti per il contratto Jet2) illustrati in dettaglio nel considerando 582, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativa al contratto del 4 luglio 2008 presenta altri problemi metodologici specifici:

([175]) Questo importo è determinato come quota del traffico previsto per Oslo Rygge rispetto al traffico totale previsto nel contratto 6, attribuita all'importo dei servizi di marketing previsti annualmente nel contratto K (986 200 EUR).

([176]) Utilizzando un tasso di riempimento pari all'85 % già giustificato al considerando 576. Numero di rotazioni arrotondato alla decina superiore.

— le autorità francesi hanno stimato che l'obiettivo di traffico considerato nella ricostruzione per gli anni 2008, 2009 e 2010 si attestava rispettivamente a 7 874, 12 189 e 12 361 passeggeri. Il corrispondente importo annuale dei servizi di marketing poteva essere stimato in EUR, […] EUR e […] EUR. Il contratto stipulato con Jet2 prevedeva, invece, solo un impegno di 2 000 passeggeri per collegamento aperto per stagione (Edimburgo e Leeds) solo per il primo anno, ossia 4 000 passeggeri, e non 7 874 come proposto dalle autorità francesi. Per il secondo e il terzo anno, il contratto non prevedeva alcun impegno fisso per quanto riguarda il traffico garantito da Jet2 né alcun importo per i servizi di marketing (il contratto prevedeva solo una successiva rinegoziazione in base ai piani di volo concordati alla fine). Ne consegue che l'inclusione nella ricostruzione proposta dalle autorità francesi delle previsioni di traffico e dell'importo per i servizi di marketing sopra menzionati per il secondo e terzo anno presupponeva che la CCI-aeroporto potesse basarsi su stime di traffico certe. Le autorità francesi però non hanno fornito alcun documento a dimostrazione del fatto che alla sottoscrizione del contratto in esame Jet2 avesse assunto impegni formali o informali che dessero alla CCI-aeroporto la certezza circa un impegno fisso della compagnia ad operare un dato traffico in partenza dall'aeroporto di La Rochelle oltre il primo anno;

— le autorità francesi hanno considerato per i tre anni un tasso di riempimento rispettivamente del 70 %, del 71 % e del 72 %, tassi che non si basano su alcuna giustificazione economica fondata, soprattutto perché il contratto subordina il pagamento dei servizi di marketing nel primo anno a un tasso di riempimento del 60 %, notevolmente inferiore. Un investitore accorto avrebbe stabilito un metodo per stimare le ipotesi di traffico futuro.

(649) La Commissione ritiene pertanto che, alla luce di quanto sopra, la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto stipulato il 4 luglio 2008 dalla Francia non possa essere accettata.

— *Ricostruzione del piano economico-finanziario effettuata dalla Commissione relativamente al contratto del 4 luglio 2008*

(650) La Commissione ha effettuato la ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto del 4 luglio 2008, considerando, oltre ai parametri rettificati applicabili a tutti i contratti, i parametri specifici seguenti:

— stima del traffico in 4 000 passeggeri nel primo anno e in zero nei due anni successivi. In effetti, come indicato in precedenza, nessun gestore aeroportuale prudente avrebbe previsto un obiettivo di traffico senza alcun impegno, nemmeno informale, da parte della compagnia aerea. La Commissione ha quindi limitato la sua valutazione al primo anno;

— stima del tasso di riempimento dell'aeromobile intesa come media dei tassi di riempimento osservati per il traffico di Ryanair nei due anni precedenti l'anno di sottoscrizione del contratto (73 %). Un investitore accorto avrebbe potuto basare le proprie stime sul tasso di riempimento reale di una compagnia che opera diversi collegamenti dall'aeroporto di La Rochelle. La Commissione ha utilizzato un tasso in realtà più alto di quello proposto dalle autorità francesi e probabilmente più alto di quello che un investitore accorto avrebbe previsto per un nuovo collegamento e una nuova compagnia aerea meno nota di Ryanair già stabilita da diversi anni in questo aeroporto;

— utilizzo di entrate extra aeronautiche incrementali unitarie uguali a quelle utilizzate per Ryanair (2,35 EUR nel 2008, 2,40 EUR nel 2009 e 2,45 EUR nel 2010). Tale ipotesi prudente permette di considerare in modo più logico il fatto che tutti i passeggeri hanno un comportamento d'acquisto comune (indipendentemente dalla compagnia aerea utilizzata).

(651) Dalla ricostruzione del piano economico-finanziario relativo al contratto del 4 luglio 2008 figurante nella tabella 19 emerge che il valore attuale netto di detto contratto è negativo.

(652) Come nel caso di altri contratti, la Commissione ha ritenuto prudente anche in questo caso condurre un'analisi di sensitività per verificare la solidità della ricostruzione dello scenario centrale. A tal fine, la Commissione ha riprodotto le modifiche dei parametri applicate al gruppo di contratti 1-A stipulato con Ryanair, ad eccezione dei parametri seguenti:

— per quanto riguarda il numero di rotazioni annuali, un investitore avrebbe potuto ipoteticamente aspettarsi che Jet2 operasse due collegamenti non solo nel primo anno, ma anche nel secondo e nel terzo;

— per quanto riguarda il tasso di riempimento, la Commissione ha ripreso i tassi proposti dalla Francia, come indicato al considerando 648;

— per quanto riguarda i diritti aeroportuali, la Commissione ha applicato le riduzioni concordate contrattualmente;

— per quanto riguarda l'importo per i servizi di marketing, la Commissione ha utilizzato la somma di [...] EUR per i tre anni del contratto, basandosi sull'ipotesi che sarebbero state operati due collegamenti aerei per l'intera durata del contratto.

(653) In questo scenario alternativo, come risulta dalla tabella 19, il valore attuale netto del contratto del 4 luglio 2008 ricostruito è leggermente positivo (3 511 EUR). Considerando la combinazione estremamente ottimistica delle ipotesi formulate (in particolare la diminuzione del 50 % dei costi di esercizio incrementali e l'aumento del 20 % delle entrate extra aeronautiche) e l'importo leggermente positivo del valore attuale netto ricostruito in questo scenario alternativo, la Commissione ritiene che, con ogni probabilità, un investitore accorto non avrebbe scelto di sottoscrivere il contratto del 4 luglio 2008 con Jet2 dato il valore attuale netto negativo dello scenario centrale.

Tabella 19

Valore attuale netto del contratto del 4 luglio 2008 stipulato con Jet2

(in migliaia di EUR)

	Valore attuale netto		
Gruppo di contratti di marketing	Scenario autorità francesi	Scenario centrale Commissione	Scenario alternativo Commissione
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Conclusioni sull'esistenza di un vantaggio

(654) Dall'analisi presentata ai considerando da 580 a 653 in particolare dalla tabella 18 e dalla tabella 19 emerge che tutti i contratti in virtù dei quali è stata versata una remunerazione a Ryanair/AMS e a Jet2 a fronte della prestazione di servizi di marketing, presentano un valore attuale netto negativo ([177]). Inoltre dal considerando 531 si evince che ciascuno di questi contratti conferisce un vantaggio a Ryanair/AMS o a Jet 2, a seconda dei casi. Invece, come indicato al considerando 644, i contratti 4 e 5 non conferiscono un vantaggio economico a Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Natura selettiva del vantaggio a favore di Ryanair/AMS e Jet2

(655) Ad eccezione dei contratti di servizi aeroportuali 4 e 5 stipulati con Ryanair, i contratti o i gruppi di contratti stipulati dalla CCI con Ryanair/AMS e Jet2 prevedono il pagamento di una remunerazione per i servizi di marketing forniti da tali compagnie aeree. La remunerazione per tali servizi di marketing è specificamente inerente al rapporto tra l'aeroporto e queste compagnie aeree, poiché essa è determinata sulla base di trattative private tra la CCI e ciascuna compagnia aerea interessata e non sulla base di prezzi applicabili a tutte le compagnie aeree. Pertanto, i contratti in questione, che comprendono condizioni specificamente concordate tra l'aeroporto di La Rochelle e Ryanair/AMS e Jet2, sono per tal motivo, di natura selettiva.

(656) Per quanto riguarda i contratti di servizi aeroportuali 4 e 5 stipulati con Ryanair, come indicato al considerando 644, essi non possono conferire un vantaggio selettivo a Ryanair/AMS, in quanto le aliquote dei diritti aeronautici in questi contratti corrispondono ai prezzi applicabili a tutte le compagnie aeree secondo il listino generale approvato dalla Cocoeco.

([177]) Anche i contratti o i gruppi di contratti di durata pluriennale hanno un valore attuale netto negativo per ogni anno contrattuale.

7.2.1.7. Distorsione di concorrenza e pregiudizio della concorrenza e del commercio tra Stati membri

(657) Quando un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi nel mercato interno, questi ultimi devono ritenersi influenzati dall'aiuto. Secondo una giurisprudenza costante ([178]), affinché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

(658) Dal 1° gennaio 1993 ([179]), data dell'entrata in vigore della terza fase della liberalizzazione dei trasporti aerei, i vettori aerei dell'Unione possono operare liberamente collegamenti su rotte all'interno dell'Unione e beneficiare dell'autorizzazione di cabotaggio illimitata.

(659) I vantaggi, la cui esistenza è stata precedentemente dimostrata, ottenuti dalle compagnie aeree grazie ai vari contratti oggetto della presente indagine, hanno quindi rafforzato la loro posizione nei confronti di tutti gli altri vettori aerei dell'Unione in concorrenza effettiva o potenziale con tali compagnie nei collegamenti in cui esse sono presenti. Questi vantaggi hanno pertanto falsato o minacciato di falsare la concorrenza e inciso sugli scambi all'interno dell'Unione.

7.2.1.8. Conclusione sull'esistenza dell'aiuto

(660) Ad eccezione dei contratti di servizi aeroportuali 4 e 5 stipulati con Ryanair, tutte le misure stabilite nei gruppi di contratti e nelle clausole aggiuntive concluse con Ryanair/AMS (cfr. tabella 14) e Jet2 rispondono a tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e costituiscono pertanto aiuti di Stato.

7.2.2. *Illegalità degli aiuti*

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

7.2.3. *Compatibilità degli aiuti con il mercato interno*

(662) Come risulta dalla giurisprudenza della Corte ([180]), spettava alle autorità francesi indicare su quali basi giuridiche gli aiuti in questione potessero essere considerati compatibili con il mercato interno e dimostrare che le condizioni di compatibilità erano soddisfatte. Nella decisione di avvio e in una richiesta di informazioni aggiuntive, la Commissione ha pertanto invitato le autorità francesi a indicare le potenziali basi giuridiche di compatibilità e a stabilire se le condizioni di compatibilità applicabili fossero soddisfatte, soprattutto nel caso in cui gli aiuti in questione fossero ritenuti aiuti all'avviamento al momento dell'attivazione di nuovi collegamenti. Le autorità francesi non hanno tuttavia proposto alcuna base di compatibilità, né alcun ragionamento che permettesse di dichiarare questi aiuti compatibili con il mercato interno. In particolare, le autorità francesi non hanno mai sostenuto che le misure in esame costituivano un aiuto all'avviamento compatibile con il mercato interno. Per giunta, nessun terzo interessato ha tentato di dimostrare la compatibilità di questi aiuti con il mercato interno.

(663) La Commissione ritiene tuttavia utile, *ad abundantiam*, valutare la misura in cui tali aiuti potrebbero essere dichiarati compatibili in considerazione di un loro eventuale contributo all'avviamento di nuovi collegamenti o di nuove frequenze.

(664) La Commissione rammenta che gli aiuti in questione sono connessi all'avviamento di nuovi collegamenti aerei, all'aumento delle frequenze sui collegamenti esistenti o al mantenimento di collegamenti che avrebbero potuto essere interrotti. La Commissione ritiene pertanto che questi aiuti possano costituire un aiuto al funzionamento volto a promuovere il traffico aereo da un aeroporto regionale. A tal proposito occorre rammentare che è raro che gli aiuti al funzionamento possano essere considerati compatibili con il mercato interno, in quanto abitualmente falsano le condizioni di concorrenza nei settori in cui sono concessi.

([178]) Sentenza del Tribunale, del 30 aprile 1998, Het Vlaamse Gewest (Regione fiamminga) contro Commissione, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Regolamenti (CEE) n. 2407/92, n. 2408/92 e n. 2409/92, del Consiglio, GU L 240 del 24.8.1992).

([180]) Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 28 aprile 1993, Italia/Commissione, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, punto 20.

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

(665) Alcune delle misure d'aiuto in questione (il gruppo di contratti 1-A e il contratto B) sono state concesse prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005, il 9 dicembre 2005 ([181]). Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti concessi prima di questa data, il punto 85 degli orientamenti del 2005 e il punto 174 degli orientamenti del 2014 rimandano alle regole applicabili al momento in cui l'aiuto è stato concesso.

(666) Prima degli orientamenti del 2005, la Commissione aveva adottato gli orientamenti del 1994 ([182]), che tuttavia non analizzavano nello specifico la questione degli aiuti al funzionamento volti a promuovere il traffico aereo in partenza dagli aeroporti regionali. Questa problematica si è infatti manifestata gradualmente con il fenomeno della crescente congestione di alcuni grandi aeroporti europei e con lo sviluppo dell'attività degli operatori a basso costo, che nel 1994 non erano ancora una realtà. La Commissione ritiene pertanto che nemmeno gli orientamenti del 1994 possano essere applicati al caso di specie. In linea di principio, essa deve pertanto valutare la compatibilità degli aiuti in questione direttamente in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

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

(668) Ad esempio, nella decisione relativa all'aeroporto di Manchester di giugno 1999 ([183]), la Commissione aveva ritenuto compatibili con le norme sugli aiuti di Stato alcune riduzioni di tasse aeroportuali concesse in modo non discriminatorio e limitate nel tempo come misure finalizzate a promuovere nuove rotte.

(669) Nella decisione 2004/393/CE relativa all'aeroporto di Charleroi ([184]), la Commissione aveva spiegato che «[g]li aiuti al funzionamento destinati a promuovere l'avvio di nuovi collegamenti aerei o l'intensificazione di alcune frequenze possono rappresentare uno strumento necessario allo sviluppo dei piccoli aeroporti regionali, nella misura in cui possono effettivamente convincere le imprese interessate a correre il rischio di investire nell'apertura di nuovi collegamenti. Tuttavia, per poter considerare tali aiuti compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, occorre verificare che siano necessari e proporzionati rispetto all'obiettivo perseguito e che non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune» ([185]). La Commissione aveva allora individuato alcune condizioni da soddisfare per poter dichiarare compatibili questi aiuti al funzionamento, ossia in particolare:

— l'aiuto deve contribuire allo sviluppo economico di un aeroporto regionale per mezzo di un netto aumento del traffico su nuove rotte ([186]);

— l'aiuto deve essere necessario, ossia non deve essere destinato a una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile ([187]);

— l'aiuto deve avere un effetto incentivante, deve cioè contribuire a sviluppare un'attività che dopo un certo periodo è destinata a diventare redditizia, il che implica che la durata dell'aiuto sia limitata ([188]);

— l'aiuto deve essere proporzionale, in altri termini l'importo deve essere legato al netto aumento del traffico ([189]);

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

([181]) Cfr. la sezione 3.2.2.1.
([182]) Orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).
([183]) Decisione del 26 maggio 1999 sull'aiuto di Stato NN 109/98, Aeroporto di Manchester (GU C 65 del 13 marzo 2004).
([184]) Decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1). Detta decisione è stata annullata dalla sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair Ltd/Commissione, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Essa attesta tuttavia gli sviluppi della posizione della Commissione rispetto agli aiuti in questione.
([185]) Decisione 2004/393/CE, considerando 279.
([186]) Cfr. i considerando 283-297.
([187]) Cfr. i considerando 288-309.
([188]) Cfr. i considerando 311-317.
([189]) Cfr. i considerando 318-325.

(670) Inoltre al considerando 234 della decisione di avvio, la Commissione aveva indicato l'intenzione di esaminare la compatibilità di questi aiuti a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE. Né la Francia né i terzi interessati si sono opposti.

(671) Gli aiuti di Stato a favore delle compagnie aeree, come qualsiasi altro aiuto di Stato, devono essere necessari ad agevolare lo sviluppo di un'attività economica ed essere proporzionati a quest'obiettivo per essere dichiarati compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(672) In conclusione, la Commissione ritiene che nel caso di specie sia opportuno esaminare la compatibilità del gruppo di contratti 1-A e del contratto B alla luce dei principi generali suesposti.

(673) La Commissione procederà pertanto alla valutazione della compatibilità di queste misure alla luce dei criteri suindicati e della giurisprudenza ([190])

— *Contributo allo sviluppo economico di un aeroporto regionale minore per mezzo di un netto aumento del traffico su nuove rotte*

(674) Il gruppo di contratti 1-A e il contratto B sono legati all'apertura di un nuovo collegamento, ma anche al mantenimento del collegamento esistente con Londra Stansted. Questi contratti hanno quindi contribuito a un netto aumento del traffico in partenza dall'aeroporto di La Rochelle, pur avendo come obiettivo quello di concorrere al mantenimento del collegamento esistente con Londra.

— *Le misure non riguardano una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile*

(675) Il gruppo di contratti 1-A e il contratto B non riguardano unicamente l'apertura di nuovi collegamenti, ma anche al mantenimento del collegamento esistente con Londra Stansted. A questo proposito, la Commissione osserva che il 10 aprile 2003 Ryanair ha rilevato la compagnia Buzz, che in operava questo collegamento dal 1° aprile 2001, in base al contratto dell'8 novembre 2002 di cui alla sezione 3.2.2.3. Il contratto B inoltre riguarda lo stesso collegamento per Londra Stansted già operato da Ryanair a titolo del gruppo di contratti 1-A. Il gruppo di contratti 1-A e il contratto B non soddisfano quindi il criterio secondo cui la misura non deve riguardare una rotta già operata o una rotta simile.

— *Le misure devono essere limitate nel tempo e riguardare rotte destinate a diventare redditizie*

(676) Quando nel 2001 la compagnia Buzz ha aperto il collegamento La Rochelle-Londra Stansted, nessuna compagnia aerea operava tale rotta. Alla sottoscrizione del gruppo di contratti 1-A, la rotta era operata da Buzz da quasi due anni in base al contratto dell'8 novembre 2002, che però non prevedeva una compensazione per la prestazione dei servizi di marketing. I contratti successivi al gruppo di contratti 1-A che disciplinano le condizioni di esercizio di questo collegamento, ossia il contratto B (con scadenza a fine aprile 2006), il gruppo di contratti 2-3-C-D (con scadenza nel 2009), il gruppo di contratti G-H-I-J (con scadenza a fine 2011) e il gruppo di contratti 6-K (con scadenza a fine marzo 2013), prevedono ciascuno una compensazione (sotto forma di pagamenti per la prestazione di servizi di marketing) a favore di Ryanair/AMS. Il collegamento in questione è stato quindi finanziato per un periodo rispettivamente di 10 e 7 anni dopo la data di scadenza del gruppo di contratti 1-A e del contratto B. Questo periodo supplementare è molto prolungato. La Commissione rileva in più l'assenza di altre compagnie aeree su questo collegamento.

(677) La Commissione osserva che le autorità francesi non hanno fornito analisi di redditività relativa ai vari collegamenti e alle frequenze oggetto del gruppo di contratti 1-A e dal contratto B. Pertanto, sulla base degli elementi del fascicolo, risulta che, dal punto di vista delle autorità che hanno concesso gli aiuti in questione, non vi era alcuna chiara previsione che tali collegamenti e frequenze potessero divenire redditizie senza aiuti in un orizzonte temporale almeno prossimo. È inoltre opportuno osservare che il gruppo di contratti 1-A e il contratto B riguardavano vari collegamenti, alcuni dei quali non erano nemmeno stati individuati al momento della sottoscrizione dei contratti, a conferma del fatto che le autorità interessate non disponevano di alcun elemento che potesse garantire loro la redditività di questi collegamenti.

([190]) Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 22 settembre 2020, Repubblica d'Austria/Commissione europea, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 20.

(678) La Commissione sottolinea infine che gli elementi presentati dalle autorità francesi sulle ricadute economiche dell'esistenza dei collegamenti aerei operati da Ryanair analizzano le caratteristiche della clientela Ryanair e gli effetti che essa può avere sullo sviluppo della regione, ma non includono proiezioni sulla redditività futura di questi collegamenti o di altri eventuali collegamenti operati da Ryanair in futuro.

(679) Alla luce di quanto sopra, la Commissione conclude che il gruppo di contratti 1-A e il contratto B non soddisfano il criterio secondo cui le misure devono essere limitate nel tempo e riguardare rotte che possono diventare redditizie.

— *L'importo delle misure è legato a un netto aumento del traffico*

(680) Gli importi dell'aiuto previsti nel gruppo di contratti 1-A e nel contratto B non sono legati all'aumento del traffico poiché tali contratti riguardano l'apertura di nuovi collegamenti, ma, dal momento che tale apertura è ipotetica, il contratto riguarda principalmente il mantenimento della rotta esistente verso Londra Stansted. La Commissione ritiene pertanto che il gruppo di contratti 1-A e il contratto B non soddisfino il criterio del legame tra l'importo delle misure e l'aumento netto del traffico.

— *Le misure sono state concesse in modo trasparente e non discriminatorio e non sono cumulabili con altri tipi di aiuti*

(681) Secondo le autorità francesi, in passato la CCI ha effettuato delle ricerche riguardanti le offerte relative ai servizi di marketing sul sito di diverse società, che l'hanno indotta a concludere che i servizi offerti da AMS fossero i più idonei alle sue esigenze e alla sua strategia. La CCI ritiene che altre compagnie aeree, diverse da Ryanair, che rappresentano una quota minoritaria del traffico dell'aeroporto di La Rochelle, non potrebbero offrire un valido sostituto al sito di Ryanair, operatore di riferimento dell'aeroporto.

(682) Risulta evidente quindi che gli aiuti derivanti dal gruppo contratti 1-A e dal contratto B sono stati negoziati bilateralmente, in modo privo di trasparenza e senza un procedimento che garantisse l'assenza di discriminazione, ad esempio una gara d'appalto pubblica. Di conseguenza, questi aiuti non soddisfano il criterio della trasparenza e dell'assenza di discriminazione.

(683) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che gli aiuti di Stato derivanti dal gruppo di contratti 1-A e dal contratto B non possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno.

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

(684) Gli orientamenti del 2005 costituiscono il quadro di riferimento applicabile dalla loro entrata in vigore fino all'adozione degli orientamenti del 2014, la Commissione ritiene pertanto che gli orientamenti del 2005 debbano essere applicati alle altre misure di aiuto in questione. La Commissione è infatti tenuta a rispettare gli orientamenti che adotta, tranne nel caso in cui siano contrari al trattato, cosa che né le autorità francesi né Ryanair né Jet2 hanno sostenuto né dimostrato.

(685) La Commissione ritiene opportuno valutare la compatibilità delle seguenti misure d'aiuto alla luce degli orientamenti del 2005 e della giurisprudenza ([191]):

— gruppo di contratti 2-3-C-D

— contratto E

— contratto F

— gruppo di contratti G-H-I-J

— gruppo di contratti 6-K

— contratto L

— gruppo di contratti 7-M

— contratto N

— contratto stipulato con Jet2 il 4 luglio 2008.

([191]) Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 22 settembre 2020, Repubblica d'Austria/Commissione europea, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 20.

(686) Gli aiuti di Stato a favore delle compagnie aeree, come qualsiasi altro aiuto di Stato, devono essere necessari ad agevolare lo sviluppo di un'attività economica ed essere proporzionati a quest'obiettivo per essere dichiarati compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE. La Commissione esaminerà pertanto il rispetto di questi criteri di necessità e proporzionalità, oltre ai criteri suindicati degli orientamenti del 2005.

(687) Gli orientamenti del 2005 precisano innanzitutto che le comunicazioni e altre disposizioni della Commissione relative agli aiuti regionali possono permettere di dichiarare compatibili gli aiuti concessi a compagnie aeree (come gli aiuti di avviamento di nuovi collegamenti) solo in casi eccezionali e a rigorose condizioni, nelle regioni europee svantaggiate, ossia le regioni che beneficiano della deroga dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE, le regioni ultraperiferiche e le regioni a scarsa densità di popolazione ([192]). Visto che l'aeroporto di La Rochelle non è situato in una regione di questo tipo, questa deroga non è applicabile al caso di specie.

(688) Gli orientamenti del 2005 sottolineano poi che gli aeroporti minori spesso non dispongono dei volumi di passeggeri necessari a raggiungere la dimensione critica e la soglia di redditività, e che di conseguenza le compagnie aeree non sono sempre disposte, senza incentivi in tal senso, ad assumersi il rischio di aprire rotte da aeroporti sconosciuti e non affermati. Per questo, secondo gli orientamenti del 2005, la Commissione può accettare, nel rispetto di determinate condizioni, l'erogazione temporanea di aiuti pubblici alle compagnie aeree, nella misura in cui questo le incentiva a creare nuovi collegamenti o nuove frequenze a partire dagli aeroporti regionali e ad attirare il volume di passeggeri necessario a permettere loro di raggiungere poi, entro un periodo di tempo limitato, la soglia di redditività ([193]).

(689) Le condizioni di compatibilità specifiche si trovano al punto 79 degli orientamenti del 2005. La Commissione ritiene che molte di queste condizioni non siano soddisfatte, in particolare le seguenti.

— *Redditività a termine e intensità decrescente nel tempo (condizione d), assenza di un piano economico-finanziario (condizione i) e intensità e durata della misura (condizione f)*

(690) Nessuna delle misure in questione è stata pensata, nella sua struttura, per garantire un importo di aiuto decrescente e limitato a una determinata percentuale delle spese ammissibili, le quali non sono indicate nei contratti in questione e nemmeno, secondo le informazioni a disposizione della Commissione, in nessun altro eventuale documento a disposizione della CCI al momento della sottoscrizione dei contratti.

(691) Dal fascicolo non emerge nemmeno che sia stato presentato in anticipo un piano economico-finanziario che permettesse di esaminare la fattibilità delle misure. Alla luce di questo fatto e in assenza di ogni altro elemento a favore della tesi contraria, la Commissione conclude che gli aiuti in questione non sono stati concessi per collegamenti destinati a diventare redditizi senza aiuto. Del resto, il succedersi delle misure di aiuto a favore dei collegamenti per Londra Stansted et Bruxelles Charleroi (dal 2003), Dublino (dal 2006), Oslo (dal 2010) e Porto (dal 2011) lascia intendere che Ryanair non opererebbe questi collegamenti se non fossero più sovvenzionati.

(692) Tenuto conto di quanto precede, la Commissione conclude che nessuna delle misure in questione soddisfa le condizioni di cui sopra.

— *Rapporto con nuovi collegamenti o frequenze supplementari su collegamenti esistenti (condizione c)*

(693) La Commissione osserva che i contratti in questione a volte sono stati stipulati in previsione dell'apertura di nuovi collegamenti, ma soprattutto per il mantenimento di quelli esistenti:

— per quanto riguarda il contratto C, al considerando 89 si richiama il fatto che il contratto impegna semplicemente Ryanair a operare un collegamento tra La Rochelle e Londra Stansted per un anno con un minimo di 95 000 passeggeri all'anno. Ebbene, come si evince dai considerando 82 e 85, i contratti A e B riguardano già la il collegamento giornaliero Londra Stansted-La Rochelle. Nella sua stima del traffico per il gruppo di contratti 1-A e per il contratto B, la Commissione ha calcolato che il traffico annuale su questo collegamento non supera mai gli 86 000 passeggeri. Per queste misure, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) sia soddisfatto;

— per quanto riguarda il contratto D, al considerando 92 si indica che questo contratto impegna Ryanair a operare un (nuovo) collegamento all'anno tra La Rochelle e Dublino con un minimo di 45 000 passeggeri all'anno. Per questa misura, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) sia soddisfatto;

([192]) Orientamenti del 2005, punto 27.
([193]) Orientamenti del 2005, punti 71 e 74.

— per quanto riguarda il contratto G, al considerando 96 si indica che in base a questo contratto Ryanair si impegna a operare un collegamento all'anno tra La Rochelle e Dublino con un minimo di 53 000 passeggeri all'anno, ossia un aumento del traffico di 8 000 passeggeri rispetto al contratto D. Per questa misura, la Commissione ritiene quindi che il criterio c) sia soddisfatto;

— per quanto riguarda il contratto H, al considerando 99 si indica che questo contratto impegna Ryanair a operare un nuovo collegamento all'anno tra La Rochelle e Bruxelles-Charleroi con un minimo di 9 000 passeggeri all'anno e 16 000 l'anno successivo. Per questa misura, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) sia soddisfatto;

— per quanto riguarda il contratto I, al considerando 102 si indica che questo contratto impegna Ryanair a operare un collegamento all'anno tra La Rochelle e Dublino con un minimo di 17 000 passeggeri all'anno. Ora, secondo le condizioni del precedente contratto D, Ryanair operava già questo collegamento ma con un obiettivo di traffico più elevato (45 000 passeggeri all'anno). Per questa misura, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) non sia soddisfatto;

— per quanto riguarda il Contratto K, Ryanair si impegna, come indicato al considerando 106, a operare un nuovo collegamento per la Norvegia. Il contratto di servizi aeroportuali 6, che la Commissione ritiene che costituisca un'unica misura con il contratto K (cfr. sezione 7.2.1.5, lettera b), punto 4), indica, come ricordato al considerando 78, che Ryanair non ha assunto alcun obbligo in termini di frequenza, ma ha assunto i seguenti impegni di traffico: 53 000 passeggeri per Londra Stansted, 17 000 passeggeri per Dublino, 17 000 passeggeri per Bruxelles Charleroi e 17 000 passeggeri per Oslo-Rygge. La Commissione osserva che questi impegni sono stabili per quanto riguarda il collegamento per Dublino, con un lieve aumento sul collegamento per Bruxelles-Charleroi (1 000 passeggeri, ossia circa +6 %), ma con un calo notevole per la rotta Londra-Stansted (- 28 000 passeggeri rispetto all'obiettivo di 95 000 passeggeri fissato nel contratto C, ossia una diminuzione del 30 %). L'introduzione del nuovo collegamento per la Norvegia, con un traffico fissato a 17 000 passeggeri non consente tuttavia di compensare la diminuzione del traffico totale aggregato a titolo del contratto K (10 000 passeggeri ([194])). Per questa misura, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) non sia soddisfatto;

— per quanto riguarda il contratto L Ryanair si impegna, come indicato al considerando 110, a operare un nuovo collegamento per Cork, in merito al quale Ryanair non ha assunto alcun obbligo di traffico o di frequenza. Per questa misura, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) non sia soddisfatto;

— i contratti E, F, J, M e N non prevedono impegni di traffico o di frequenza. Per queste misure, la Commissione ritiene pertanto che il criterio c) non sia soddisfatto.

(694) Pertanto, da quanto sopra esposto, si evince che il criterio c) è soddisfatto solo per i contratti C, D, G e H.

— *Compensazione dei costi supplementari di avviamento (condizione e)* ([195])

(695) La Commissione ritiene che questa condizione non sia rispettata per nessuna delle misure in questione. Le somme versate dalla CCI non sono infatti pensate come importi destinati a rappresentare una frazione dei costi supplementari di avviamento; i quali, secondo le informazioni in possesso della Commissione, non sono mai stati oggetto di stime fornite da Ryanair/AMS o Jet2 alla CCI.

— *Rapporto con lo sviluppo della linea (condizione g)* ([196])

(696) La Commissione osserva che i contratti di marketing sottoscritti con Ryanair e Jet2 non mirano a sviluppare i livelli di traffico in termini di numero di passeggeri raggiunti da queste due compagnie. Infatti sebbene alcuni di questi contratti siano contestuali all'apertura di determinati collegamenti e alcuni di essi possano prevedere impegni in termini di frequenze o di numero di passeggeri, come descritto nelle sezioni 3.2.2.1 e 3.2.2.2, la Commissione osserva che questi impegni in termini di traffico rimangono fissi per l'intera durata del contratto e che i contratti

([194]) La variazione complessiva dell'impegno di traffico indotta dal contratto K, calcolata sulla variazione del traffico specifico a ciascun collegamento, è quindi pari a: 0+1 000-280 000+17 000= - 10 000 passeggeri.

([195]) L'importo dell'aiuto deve essere strettamente legato ai costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera.

([196]) Il versamento dell'aiuto deve essere rapportato all'aumento effettivo del numero di passeggeri trasportati.

non prevedono un vero e proprio meccanismo d'incentivazione per aumentare il traffico («*incentive scheme*») equivalente a quello recentemente esaminato in altri casi dalla Commissione ([197]). Pertanto, non sono previste né riduzioni né penali che sanzionino il livello reale di sviluppo del traffico. Gli importi degli aiuti versati a queste imprese non sono quindi legati all'effettivo sviluppo dei collegamenti. Di conseguenza, la Commissione ritiene che questa condizione non sia soddisfatta da nessuna delle misure in questione.

— *Attribuzione non discriminatoria (condizione h)* ([198]):

(697) La Commissione osserva che nel caso di specie i contratti sono stati negoziati direttamente con le compagnie aeree interessate, senza pubblicità. Si tratta pertanto di un'attribuzione senza procedura di gara, mentre altre compagnie aeree potenzialmente interessate avrebbero potuto candidarsi per l'esercizio delle rotte in questione, alle stesse condizioni, per beneficiare dell'aiuto di avviamento.

(698) La condizione di cui al alla lettera h) non è quindi soddisfatta.

(699) Considerati tutti gli elementi di cui sopra, la Commissione ritiene che nessuno degli aiuti concessi illegalmente a Ryanair/AMS e Jet2 mediante i contratti oggetto della presente indagine soddisfi tutti i criteri previsti dagli orientamenti del 2005. Gli aiuti derivanti dalle seguenti misure sono pertanto incompatibili con il mercato interno:

— gruppo di contratti 2-3-C-D;

— contratto E;

— contratto F;

— gruppo di contratti G-H-I-J;

— gruppo di contratti 6-K;

— contratto L;

— gruppo di contratti 7-M;

— contratto N;

— contratto stipulato con Jet2 il 4 luglio 2008.

8. **CONCLUSIONI**

(700) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene in primo luogo che le sovvenzioni relative ai compiti di competenza dello Stato versate all'aeroporto di La Rochelle e la presupposta sottofatturazione dei servizi prestati dal servizio generale della CCI all'aeroporto tra il 2006 e il 2012 non costituiscano aiuti di Stato.

(701) La Commissione constata inoltre che le autorità francesi hanno dato illegalmente esecuzione alle sovvenzioni versate tra il 2001 e il 2006, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Tuttavia, tali sovvenzioni all'investimento sono aiuti compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(702) La Commissione constata poi che la Francia ha dato illegalmente esecuzione a diverse misure di aiuto al funzionamento a favore dell'aeroporto di La Rochelle (sottofatturazione dei servizi prestati dal servizio generale della CCI all'aeroporto di La Rochelle tra il 2001 e il 2005, anticipi rimborsabili ricevuti dall'aeroporto di La Rochelle e sovvenzioni degli enti locali destinate a contribuire alla promozione dell'aeroporto di La Rochelle) in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Tuttavia, tali misure di aiuto al funzionamento sono aiuti compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

([197]) Come indicato al considerando 99 della decisione della Commissione sull'aeroporto di Nîmes citata alla nota 12, il contratto in questione prevedeva «un sistema di compartecipazione allo sviluppo del traffico» («incentive scheme»). Tale dispositivo si basa sul pagamento da parte della CCI di un contributo di 5,50 EUR per passeggero (dal passeggero n. 1 al passeggero n. 499 999); 6,50 EUR per passeggero (dal passeggero n. 50 000 al passeggero n. 99 999); e 10 EUR per passeggero (dal passeggero n. 100 000 al passeggero n. 129 999). Il contratto include inoltre una penale a carico di Ryanair di 5,65 EUR per passeggero, se l'obiettivo di traffico raggiunto è inferiore a 71 000 passeggeri.

([198]) L'ente pubblico che intenda erogare ad una compagnia, sia attraverso un aeroporto che senza il suo tramite, aiuti all'avviamento di una nuova rotta è tenuto a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi.

(703) La Commissione constata inoltre che, ad eccezione dei contratti di servizi aeroportuali 4 e 5 stipulati con Ryanair, i vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing stipulati tra la CCI e Ryanair, AMS e Jet2, oggetto del procedimento di indagine formale, comportano la concessione di aiuti di Stato, a cui è stata data esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e che sono incompatibili con il mercato interno.

(704) La Commissione constata infine che l'esenzione dai diritti per la segnaletica luminosa di cui gode Ryanair non comporta la concessione di aiuti di Stato. La Commissione infine conclude che le compagnie aeree Flybe, Aer Arann, Buzz e easyJet non hanno ricevuto aiuti di Stato per le loro attività all'aeroporto di La Rochelle.

9. **RECUPERO**

(705) Secondo la giurisprudenza costante della Corte, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, deve imporre allo Stato interessato di sopprimere o modificare tale aiuto ([199]).

(706) Secondo l'articolo 16 del regolamento (UE) n° 2015/1589 del Consiglio, ([200]) «[n]el caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario (»decisione di recupero«). La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto dell'Unione». Secondo la giurisprudenza costante della Corte, qualora la Commissione constati che gli aiuti non sono compatibili con il mercato interno, l'obiettivo del recupero è ripristinare lo status quo ante nel mercato interno ([201]). A tal proposito, la Corte considera che l'obiettivo sia conseguito nel momento in cui i beneficiari restituiscono gli aiuti erogati illegalmente, interessi inclusi, perdendo così il vantaggio di cui avevano fruito nei confronti dei concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ([202]).

(707) Nella fattispecie, nessun principio generale di diritto dell'Unione osterebbe al recupero degli aiuti illegali e incompatibili individuati nell'ambito della presente decisione. In particolare, né le autorità francesi né i terzi interessati hanno fornito argomentazioni in tal senso.

(708) Le autorità francesi devono pertanto adottare tutte le misure necessarie per recuperare da Ryanair, AMS e Jet2 gli aiuti illegalmente concessi mediante i contratti in questione.

(709) La tabella 20 seguente riporta le somme versate, secondo quanto affermato dalle autorità francesi, dalla CCI a Ryanair/AMS fino al 2011 a titolo di servizi di marketing.

Tabella 20

Importi pagati a Ryanair/AMS e Jet2 tra il 2003 e il 2013

Anno	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) La tabella 20 riporta solo gli importi aggregati di tutti i pagamenti effettuati annualmente a titolo di differenti contratti di marketing. Le autorità francesi invece non hanno fornito una tabella che mostri la corrispondenza tra gli importi previsti contrattualmente e gli importi annuali effettivamente pagati a titolo di ciascun contratto.

([199]) Sentenza della Corte di giustizia del 12 luglio 1973, Commissione/Germania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.

([200]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.1999, pag. 9).

([201]) Sentenza della Corte di giustizia del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, C-278/92, C -279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 75.

([202]) Sentenza della Corte di giustizia del 17 giugno 1999, Belgio/Commissione, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

(711) Di conseguenza gli importi degli aiuti da recuperare devono essere determinati come segue:

— il calcolo dell'importo da recuperare deve essere effettuato per ciascuna delle misure di aiuto incompatibili di cui al considerando 699. Per ciascuna misura esaminata, l'importo dell'aiuto corrisponde al suo valore attuale netto, calcolato come somma dei flussi di cassa annui incrementali attualizzati, come indicato nella tabella 15;

— poiché le autorità francesi non sono state in grado di fornire una ricostruzione conclusiva del valore attuale netto per ciascuna misura, come base per il calcolo dell'importo dell'aiuto da recuperare è utilizzata la ricostruzione proposta dalla Commissione (basata sullo scenario centrale).

(712) Per tenere conto del vantaggio effettivo ottenuto dalla compagnia aerea e dalle sue controllate in virtù dei contratti, le autorità francesi devono adeguare gli importi di cui al considerando precedente come segue:

— le autorità francesi possono adeguare l'importo dei costi aeronautici incrementali, considerati nel calcolo, sulla base di prove dei reali pagamenti effettuati, che le autorità francesi dovranno fornire;

— le autorità francesi devono tenere conto dell'eventuale differenza tra i reali pagamenti effettuati dalla compagnia aerea in virtù dei contratti di servizi aeroportuali, stabiliti ex post, da un lato, e i flussi previsti (ex ante) corrispondenti a tali voci delle entrate, dall'altro. Detti adeguamenti devono essere effettuati sulla base delle prove dei reali pagamenti effettuati, che le autorità francesi dovranno fornire;

— le autorità francesi devono tenere conto di un'eventuale differenza tra i reali pagamenti per il marketing, accertati ex post, effettuati alla compagnia aerea o alle sue controllate in virtù del contratto di marketing, da un lato, e corrispondenti costi previsti (ex ante), dall'altro. Detti adeguamenti devono essere effettuati sulla base delle prove dei reali pagamenti effettuati, che le autorità francesi dovranno fornire;

— le autorità francesi devono tenere conto dell'eventuale differenza tra la durata prevista (ex ante) dei diversi contratti (servizi aeroportuali e servizi di marketing), da un lato, e la durata effettiva di tali contratti, dall'altro. Infatti, in caso di risoluzione anticipata di determinati contratti, la compagnia aerea non ha, in linea di principio, ricevuto versamenti a titolo di questi contratti, né ha beneficiato dell'accesso all'infrastruttura aeroportuale e ai servizi di assistenza a terra in applicazione di tali contratti. Detti adeguamenti devono essere effettuati sulla base delle prove dei reali pagamenti effettuati, che le autorità francesi dovranno fornire;

(713) Come illustrato al considerando 451, la Commissione ritiene, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, che Ryanair e AMS costituiscano un unico soggetto economico e che i contratti di marketing e di servizi aeroportuali stipulati congiuntamente debbano essere considerati parte di un'unica operazione tra questo soggetto e la CCI. Di conseguenza, la Commissione ritiene che Ryanair e AMS siano responsabili in solido per la restituzione degli aiuti ricevuti tramite i contratti stipulati dal 2003 al 2011 (prima della data di adozione della decisione di avvio del procedimento di cui al considerando 4, ossia l'8 febbraio 2012). Solo Ryanair invece è tenuta a restituire gli aiuti inerenti al gruppo di contratti 1-A e al contratto B, poiché tali contratti sono stati stipulati direttamente tra la CCI e Ryanair, senza alcun intervento di AMS in questa operazione.

(714) L'aiuto che deve essere recuperato presso Jet2 deve seguire i principi metodologici di cui ai considerando 711, 712 e 713. Poiché l'importo del suddetto aiuto non può superare i 200 000 EUR, non si può escludere che l'importo dell'aiuto sia inferiore al massimale di esenzione stabilito nel regolamento *de minimis* ([203]). Tuttavia durante il procedimento di indagine formale né le autorità francesi né i portatori di interessi hanno invocato la possibile applicazione del suddetto regolamento.

(715) Le autorità francesi devono recuperare i suddetti importi entro 4 mesi dalla data della notifica della presente decisione.

([203]) Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» (GU L 352 del 24.12.2013, pag. 1).

(716) Le autorità francesi devono inoltre aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi di recupero che decorrono dalla data in cui l'aiuto in questione è stato messo a disposizione dell'impresa, ossia da ciascuna data effettiva di versamento dell'aiuto, fino alla data dell'effettivo recupero ([204]) conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, come modificato dal regolamento (UE) 2015/2282 della Commissione ([205]). Visto che, nella fattispecie, i flussi che compongono questi aiuti sono complessi e sono prodotti in varie date durante l'anno, o addirittura in modo continuativo per alcune categorie di entrate, la Commissione ritiene accettabile, per il calcolo degli interessi di recupero, considerare che il versamento degli aiuti in questione sia avvenuto alla fine dell'anno, ossia il 31 dicembre di ogni anno interessato.

(717) Conformemente alla giurisprudenza, nel caso in cui uno Stato membro incontri difficoltà impreviste o circostanze che la Commissione non aveva considerato, esso deve segnalare tali problemi alla Commissione, così come altre proposte di provvedimenti opportuni, affinché la Commissione possa procedere ad una valutazione. In questo caso la Commissione e lo Stato membro devono collaborare in buona fede onde trovare una soluzione a tali difficoltà, osservando scrupolosamente le disposizioni ([206]) del TFUE.

(718) La Commissione invita le autorità francesi a comunicarle qualsiasi problema riscontrato nell'esecuzione della presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Gli anticipi rimborsabili concessi dal servizio generale della camera di commercio e industria di La Rochelle al proprio servizio aeroportuale tra il 2001 e il 2012 sono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questi aiuti di Stato sono stati concessi illegalmente dalla Francia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. La sottofatturazione dei servizi prestati dal servizio generale della camera di commercio e industria di La Rochelle al proprio servizio aeroportuale tra il 2001 e il 2005 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questo aiuto di Stato è stato concesso illegalmente dalla Francia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3. I contributi finanziari concessi dal dipartimento della Charente-Maritime, dalla Communauté d'agglomération de La Rochelle e dalla regione Poitou-Charentes all'aeroporto di La Rochelle per contribuire alle misure promozionali attuate dall'aeroporto di La Rochelle costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questi aiuti di Stato sono stati concessi illegalmente dalla Francia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Le sovvenzioni all'investimento concesse dal consiglio dipartimentale della Charente-Maritime, dal consiglio regionale di Poitou-Charentes e dalla Communauté d'agglomération di La Rochelle e dal FESR, tra il 2001 e il 2005 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questi aiuti di Stato sono stati concessi illegalmente dalla Francia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

5. La remunerazione dei servizi prestati all'aeroporto di Rochefort/Saint-Agnant dalla camera di commercio e industria di La Rochelle non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

([204]) Cfr. l'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento 2015/1589 (citato alla nota 175).

([205]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1) e regolamento (UE) 2015/2282 della Commissione, del 27 novembre 2015, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 per quanto riguarda i moduli di notifica e le schede informative (GU L 325 del 10.12.2015, pag. 1).

([206]) Cfr. ad esempio la sentenza del 2 febbraio 1989, Commissione/Germania, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, punto 9, e la sentenza del 4 aprile 1995, Commissione/Italia, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punto 17.

6. La presupposta sottofatturazione dei servizi prestati dal servizio generale della camera di commercio e industria di La Rochelle al proprio servizio aeroporto tra il 2006 e il 2012 non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

7. Le sovvenzioni concesse dal FIATA a copertura dei compiti di competenza dello Stato dell'aeroporto di La Rochelle non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

8. Gli aiuti di Stato di cui ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

1. I contratti di servizi aeroportuali stipulati tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair rispettivamente il 1° febbraio 2007 e il 13 gennaio 2010 non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Il contratto di servizi aeroportuali stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Aer Arann relativo al collegamento per Cork (Irlanda) non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3. Il contratto di servizi aeroportuali stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Flybe il 18 marzo 2009 relativo al collegamento per Glasgow (Scozia) non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Le attività promozionali e le spese di comunicazione riguardanti la compagnia Buzz menzionate nella relazione della CRC non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

5. I presunti servizi di marketing acquistati presso la compagnia easyJet citati nella relazione della CRC non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 3

1. Le seguenti misure, che contengono aiuti di Stato illegali concessi dalla Francia congiuntamente a Ryanair e a Airport Marketing Services, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sono incompatibili con il mercato interno:

a) il contratto di servizi aeroportuali stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 10 dicembre 2003 e il contratto di marketing sottoscritto tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 1° dicembre 2003;

b) il contratto di marketing stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 1° gennaio 2004;

c) i contratti di servizi aeroportuali stipulati tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 1° maggio 2006 e i contratti di marketing sottoscritti tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 1° aprile 2006;

d) la clausola aggiuntiva, del 1° giugno 2007, al contratto di marketing stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 1° aprile 2006;

e) il contratto di marketing stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 21 settembre 2007;

f) i contratti di marketing stipulati tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 17 settembre 2009;

g) la clausola aggiuntiva, del 1° febbraio 2010, al contratto di servizi aeroportuali stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 13 gennaio 2010 e il contratto di marketing sottoscritto tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 25 febbraio 2010;

h) la clausola aggiuntiva, del 23 giugno 2010, al contratto di marketing stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 25 febbraio 2010;

i) la clausola aggiuntiva, del 28 gennaio 2011, al contratto di servizi aeroportuali stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Ryanair il 13 gennaio 2010 e la clausola aggiuntiva, dell'11 febbraio 2011, al contratto di marketing sottoscritto tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 25 febbraio 2010;

j) la clausola aggiuntiva, dell'11 febbraio 2011, al contratto di marketing stipulato tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Airport Marketing Services il 25 febbraio 2010.

2. Gli aiuti di Stato illegali concessi dalla Francia a favore di Jet2 in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a titolo del contratto di servizi aeroportuali e di marketing stipulato il 4 luglio 2008 tra la camera di commercio e industria di La Rochelle e Jet2 sono incompatibili con il mercato interno.

Articolo 4

1. La Francia è tenuta a farsi rimborsare dai beneficiari gli aiuti di Stato di cui all'articolo 3. Ryanair e Airport Marketing Services sono tenute in solido al rimborso degli aiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

2. Le somme da recuperare producono interessi dalla data in cui sono state messe a disposizione dei beneficiari fino a quella del loro recupero effettivo.

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

4. La Francia annulla tutti i pagamenti in sospeso dell'aiuto di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 5

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 3 è immediato ed effettivo.

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

Articolo 6

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

a) l'ammontare degli aiuti da recuperare in applicazione dell'articolo 4;

b) il calcolo degli interessi di recupero;

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

d) i documenti che comprovano che ai beneficiari è stato ordinato di rimborsare gli aiuti.

2. La Francia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 3. Trasmette immediatamente, su semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 7

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 luglio 2022

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione