II

*(Atti non legislativi)*

# DECISIONI

## DECISIONE (UE) 2015/1469 DELLA COMMISSIONE

**del 23 luglio 2014**

**sull'aiuto di Stato SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Germania Finanziamento di progetti infrastrutturali nell'aeroporto di Lipsia/Halle (2)**

*[notificata con il numero C(2014) 5071]*

**(Il testo in lingua inglese 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 ai sensi degli articoli suddetti [2],

considerando quanto segue:

### 1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 12 aprile 2010, la Germania ha notificato alla Commissione, per ragioni di certezza giuridica, un progetto di apporto di capitale a favore di Mitteldeutsche Flughafen AG («MFAG») e Flughafen Leipzig/Halle GmbH («FLH»), precisando che l'apporto di capitale è soggetto all'approvazione della Commissione. In attesa della decisione della Commissione il finanziamento del progetto sarà assicurato mediante prestiti degli azionisti, asseritamente concessi a condizioni di mercato.

(2) Con lettere datate 10 giugno 2010, 26 novembre 2010 e 3 marzo 2011, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari sulle misure notificate (ivi comprese le condizioni dei prestiti degli azionisti). La Germania ha trasmesso le informazioni supplementari il 29 settembre 2010, 4 gennaio 2011 e 26 aprile 2011.

(3) Con lettera del 15 giugno 2011, la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato («decisione di avvio») relativamente ai prestiti degli azionisti e agli apporti di capitale a favore di FLH. Il 15 agosto 2011 la Germania ha trasmesso le proprie osservazioni in merito alla decisione di avvio.

(4) La decisione di avvio della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [3]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito alle misure in esame entro un mese a decorrere dalla data di pubblicazione.

---

[1] Con effetto dal 1º dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono divenuti rispettivamente articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (trattato). Le due serie di disposizioni sono sostanzialmente identiche. Ai fini della presente decisione i riferimenti agli articoli 107 e 108 del trattato sono da intendersi, se del caso, come riferimenti agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il trattato ha anche introdotto talune modifiche terminologiche, quali la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e di «mercato comune» con «mercato interno». In tutta la presente decisione, viene utilizzata la terminologia del trattato.

[2] GU C 284 del 28.9.2011, pag. 6.

[3] Cfr. nota 2.

(5) La Commissione ha ricevuto osservazioni al riguardo da 34 parti interessate e il 21 novembre 2011 le ha trasmesse alla Germania, affinché potesse presentare i suoi commenti in merito entro un mese. La Commissione ha ricevuto i commenti della Germania il 20 dicembre 2011.

(6) Il 14 marzo 2012, la Commissione ha trasmesso una richiesta di informazioni. Il 26 aprile 2012, la Commissione ha ricevuto la risposta della Germania.

(7) In data 15 marzo 2012, 20 luglio 2012 e 21 dicembre 2012 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari. La Germania ha risposto con lettere datate 28 giugno 2012, 10 settembre 2012 e 15 gennaio 2013.

(8) Il 31 marzo 2014, la Commissione ha adottato gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione ([4]), che sostituiscono gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione ([5]) nonché gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione ([6]). Il 15 aprile 2014 è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un avviso con cui gli Stati membri e i soggetti interessati sono stati invitati a trasmettere osservazioni in merito all'applicazione al presente caso degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione entro un mese dalla data di pubblicazione degli orientamenti ([7]).

(9) Il 14 aprile 2014, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito all'applicazione di principi comuni per la valutazione della compatibilità dell'aiuto alla luce degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. La Germania ha risposto con lettere datate 19 maggio 2014, 26 maggio 2014, 10 luglio 2014 e 11 luglio 2014.

(10) Con lettera del 17 luglio 2014, la Germania ha acconsentito che la presente decisione sia adottata e notificata in inglese.

## 2. **DESCRIZIONE DELLE MISURE**

### 2.1. INFORMAZIONI DI RIFERIMENTO SULL'INDAGINE E SUL PROGETTO INFRASTRUTTURALE

#### 2.1.1. **Aeroporto di Lipsia/Halle**

(11) L'aeroporto di Lipsia/Halle è situato nello Stato libero di Sassonia, nella zona centrale della Germania. L'aeroporto è gestito da FLH ([8]), controllata di MFAG ([9]). MFAG è una holding con quattro controllate: FLH, Dresden Airport GmbH e PortGround GmbH.

(12) Dopo la riunificazione della Germania è stato predisposto un piano generale per lo sviluppo dell'aeroporto che prevedeva la costruzione futura di un sistema a due piste. Nel 1997 è stata approvata la costruzione della pista nord; nel 2004 gli azionisti hanno deciso di finanziare la costruzione della pista sud ([10]).

(13) Dopo l'entrata in funzione della pista sud nel 2007, DHL Express ha trasferito il suo *hub* europeo da Bruxelles a Lipsia. Oltre a DHL Express, anche Lufthansa Cargo e altri vettori aerei merci operano su Lipsia Halle. L'aeroporto di Lipsia/Halle è quindi diventato, nel 2011, il secondo aeroporto tedesco per il traffico merci, dopo l'aeroporto di Francoforte sul Meno. La Tabella 1 riassume lo sviluppo del traffico passeggeri e merci nell'aeroporto dal 2006.

([4]) Comunicazione della Commissione – Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).
([5]) 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).
([6]) Comunicazione della Commissione - Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).
([7]) GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.
([8]) L'azionista principale di FLH è Mitteldeutsche Flughafen AG, che ne detiene il 94 %. Le rimanenti quote sono possedute dallo Stato libero di Sassonia (Freistaat Sachsen), dal circondario della Sassonia settentrionale (Landkreis Nordsachen) e dalla città di Schkeuditz (Stadt Schkeuditz). Non vi sono azionisti privati.
([9]) Gli azionisti di MFAG sono lo Stato libero di Sassonia (76,64 %), il Land Sassonia-Anhalt (18,54 %), la città di Dresda (2,52 %), la città di Halle (0,2 %) e la città di Lipsia (2,1 %). Non vi sono azionisti privati.
([10]) Gli apporti di capitale effettuati dagli azionisti pubblici di FLH per il finanziamento della costruzione della nuova pista sud e di altri interventi per un importo massimo di 350 milioni di EUR decisi fino al 2006 sono già stati valutati e sono risultati compatibili con il mercato interno nella decisione 2008/948/CE della Commissione, del 23 luglio 2008, relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (GU L 346 del 23.12.2008, pag. 1); tali apporti non sono quindi oggetto della presente indagine.

*Tabella 1*

**Sviluppo del traffico passeggeri e merci nell'aeroporto di Lipsia/Halle nel periodo 2006 – 2013**

| Anno | Passeggeri | Merci e servizi postali, in tonnellate | Movimenti di aeromobil (merci e passeggeri) |
|---|---|---|---|
| 2006 | 2 348 011 | 29 330 | 42 417 |
| 2007 | 2 723 748 | 101 364 | 50 972 |
| 2008 | 2 462 256 | 442 453 | 59 924 |
| 2009 | 2 421 382 | 524 084 | 60 150 |
| 2010 | 2 352 827 | 663 059 | 62 247 |
| 2011 | 2 266 743 | 760 355 | 64 097 |
| 2012 | 2 286 151 | 863 665 | 62 688 |
| 2013 | 2 240 860 | 887 101 | 61 668 |

*Fonte*: aeroporto di Lipsia/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Informazioni sul programma di investimenti infrastrutturali**

(14) I prestiti degli azionisti e gli apporti di capitale sono destinati al finanziamento degli interventi infrastrutturali e connessi all'infrastruttura indicati sinteticamente nella Tabella 2, per un importo di 255,6 milioni di EUR.

*Tabella 2*

**Il programma di investimenti infrastrutturali all'aeroporto di Lipsia/Halle**

| Numero | Descrizione | Costi iscritti in bilancio/attesi (EUR) |
|---|---|---|
| M1 | Acquisizione di terreni/trasferimento/abbattimento del rumore/interventi accompagnatori di pianificazione per la tutela paesaggistica | […] (*) |
| M2 | Struttura per prove motori | […] |
| M3 | Via di rullaggio e ponte di attraversamento E7 | […] |
| M4 | Allungamento della pista di volo nord: costi di progettazione | […] |
| M5 | Sgombero in preparazione della costruzione della via di rullaggio Victor più nuovi edifici della stazione dei vigili del fuoco/hangar multifunzione | […] |
| M6 | Via di rullaggio parallela Victor | […] |
| M7 | Aree supplementari per sghiacciamento | […] |
| M8 | Eliporto | […] |
| M9.1 – M9.4 | Altri interventi infrastrutturali:<br>ricostruzione del punto di controllo I<br>edificio funzionale per la sicurezza<br>acquisizione di attrezzature tecniche<br>struttura per gli animali | […] |

| Numero | Descrizione | Costi iscritti in bilancio/attesi (EUR) |
|---|---|---|
| M10 | Ulteriore abbattimento del rumore | […] |
| M11 | Sviluppo lato terra della zona sud-est, fase I | […] |
| M12 | Procedura di approvazione del progetto di ampliamento della zona sud | […] |
| M13 | Ampliamento del piazzale nord | […] |
| M14 | Ampliamento del piazzale est | […] |
| M15 | Adeguamento delle infrastrutture | […] |
| M16 | Altri interventi infrastrutturali:<br>Ampliamento dell'hangar nella zona nord (M16.1)<br>Costruzione di un nuovo terminal dell'aviazione generale e di una rimessa per aerei di piccole dimensioni (M16.2) | […] |
| | **Totale** | **255,625 milioni** |

(*) Dati coperti dall'obbligo di segreto d'ufficio.

(15) M1 - Interventi estensivi per l'abbattimento del rumore (compresi acquisizione di terreni, trasferimento, interventi accompagnatori di pianificazione per la tutela paesaggistica): la decisione di approvazione del progetto relativo ai piazzali e alla pista sud ([11]) prevede che l'aeroporto di Lipsia/Halle debba attuare misure antirumore nella zona di tutela notturna, comprendente una superficie di circa 211 $km^2$ con circa 6 000 edifici residenziali. Dopo il primo ricalcolo della zona di tutela notturna eseguito alla fine del febbraio 2009, è emersa la necessità di estendere la zona di tutela notturna includendovi approssimativamente altri 4 000 edifici residenziali.

(16) M2 - Struttura per prove motori: una nuova struttura per l'effettuazione di prove motori presso l'aeroporto di Lipsia/Halle è stata costruita nel 2007/2008. L'aeroporto opera 24 ore su 24, quindi deve avere strutture idonee per l'effettuazione di prove sui motori degli aeromobili nelle ore diurne e in quelle notturne. La struttura per prove motori è stata allestita in un ambiente chiuso per limitare le emissioni acustiche.

(17) M3 - Via di rullaggio e ponte di attraversamento «E7»: la via di rullaggio e il ponte di attraversamento «E7» sono stati costruiti nella zona est dell'aeroporto per ridurre la pressione sulle vie di rullaggio e sui ponti di attraversamento esistenti e per avere un'alternativa utilizzabile in caso di incidenti o guasti. Per motivi tecnici, questo progetto infrastrutturale è suddiviso in tre sottoprogetti: ponte di attraversamento ([12]), via di rullaggio e attrezzature tecniche (illuminazione). Gli interventi di realizzazione sono iniziati nel 2008.

(18) M4 - Allungamento della pista di volo nord (costi di progettazione) dagli attuali 3 600 metri a 3 800 metri: l'allungamento della pista nord ha lo scopo di consentire agli aerei cargo con un peso massimo al decollo (*Maximun Take-Off Weight*, MTOW) elevato di decollare senza limitazioni di carico a bordo. La progettazione di questa infrastruttura è iniziata nel 2008.

(19) M5 - Sgombero dell'area in tempo utile per la costruzione della via di rullaggio «Victor», nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco, hangar multifunzione I: la stazione dei vigili del fuoco e l'hangar multifunzione dovranno essere demoliti e ricostruiti. I lavori per la ricostruzione dell'hangar multifunzione I e della stazione dei vigili del fuoco sono iniziati nel maggio 2009. Il nuovo hangar multifunzione sarà utilizzato per le attrezzature e i mezzi necessari per la manutenzione invernale. I lavori comprenderanno anche la costruzione di una struttura per l'addestramento del personale antincendio.

([11]) Decisione di approvazione del progetto relativo alla pista di volo sud e al piazzale sud di una autorità tedesca competente, del 4 novembre 2004, e prima modifica di tale decisione, del 9 dicembre 2005.

([12]) L'aeroporto di Lipsia/Halle ha due vie di rullaggio che intersecano direttrici di traffico (autostrada A14, linea ferroviaria ad alta velocità, strada statale a quattro corsie), e che quindi devono passare su ponti.

(20) M6 - Via di rullaggio parallela «Victor»: secondo quanto indicato nella notifica, la realizzazione della via di rullaggio «Victor» tra le due vie di rullaggio esistenti è essenziale per consentire l'ulteriore aumento della capacità dell'aeroporto di Lipsia/Halle e per consentire l'impiego della capacità della zona sud-ovest dell'aeroporto nelle ore di punta e in caso di vento da est.

(21) M7 - Aree supplementari per lo sghiacciamento: le aree supplementari per lo sghiacciamento sono necessarie per consentire lo svolgimento regolare dello sghiacciamento degli aeromobili e per evitare ritardi dovuti all'inadeguatezza delle infrastrutture.

(22) M8 – Eliporto: nel 2008-2009, nell'aeroporto di Lipsia/Halle è stata creata una zona di parcheggio per elicotteri adattando la struttura della superficie e contrassegnandola; la zona viene usata come base per le operazioni di soccorso aereo ed emergenza.

(23) M9.1 - Ricostruzione del punto di controllo I: il punto di controllo I deve essere ricostruito per ottemperare alle disposizioni del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ([13]). Sarà la base di tutte le attività organizzative connesse alla sicurezza aeroportuale (gestione dei lasciapassare e delle chiavi, formazione sulla sicurezza, compiti di gestione), ai controlli (ad esempio delle persone e delle merci) e ai servizi di sicurezza (ad esempio servizio visitatori, VIP).

(24) M9.2 - Edificio funzionale per la sicurezza: un nuovo edificio per la sicurezza sarà utilizzato dalla polizia federale, dalla polizia regionale, dalle autorità doganali e dal Servizio meteorologico tedesco.

(25) M9.3 - Acquisizione di attrezzature tecniche: per assicurare l'adeguamento alle nuove infrastrutture, l'aeroporto di Lipsia/Halle deve acquistare anche attrezzature e mezzi supplementari per la manutenzione invernale e per il servizio antincendio. Inoltre, la recinzione perimetrale dell'aeroporto dovrà essere dotata di rilevatori e apparecchiature di videosorveglianza digitali con sensori di movimento intelligenti.

(26) M9.4 - Struttura per gli animali: il progetto riguarda la realizzazione nell'aeroporto di un edificio separato per l'esportazione/importazione di animali da paesi terzi, completo di strutture veterinarie.

(27) M10 - Ulteriore abbattimento del rumore: in previsione della crescita prevista del traffico all'aeroporto di Lipsia/Halle, in particolare del traffico merci, nel medio periodo, con l'espansione dell'aeroporto, è prevista la necessità di ulteriori interventi per l'abbattimento del rumore (e interventi collegati).

(28) M11 - Sviluppo lato terra della zona sud-est, fase I: le aree adiacenti alla parte est delle installazioni lato terra (hangar ed edificio operativo) dell'aeroporto di Lipsia/Halle dovranno essere dotate di impianti idrico, elettrico e di scarico per le acque reflue e per le acque meteoriche entro il 2010; i lavori sono iniziati nel 2008. Una volta che la rotatoria esistente presso il terminal aereo di trasbordo merci sarà stata collegata alla rete viaria pubblica, sarà necessario realizzare ulteriori interventi antirumore.

(29) M12 - Procedura di approvazione del progetto di ampliamento della zona sud: la pista di volo (3 600 metri) e il piazzale sud dovranno essere ampliati nel lungo periodo. A tal fine, sarà necessario un processo di approvazione del progetto.

(30) M13 - Ampliamento del piazzale nord: entro il 2020 è prevista la costruzione di altre dodici piazzole. Lo sviluppo delle strutture del terminal nella zona nord dell'aeroporto permetterà di distribuire in modo più omogeneo i movimenti di aeromobili tra le due piste.

(31) M14 - Ampliamento del piazzale est: il confine del piazzale est dovrà essere spostato verso sud per garantire le aree libere da ostacoli necessarie per l'operatività delle piste. Il piazzale dovrà inoltre essere collegato al sistema di vie di rullaggio e ai punti di sghiacciamento.

(32) M15 - Adeguamento delle infrastrutture: le strutture del terminal nella zona nord dell'aeroporto dovranno essere adeguate per effetto del nuovo piazzale nella zona nord e del trasferimento delle funzioni cargo in tale zona. A tal fine, l'hangar e le funzioni accessorie necessarie dovranno essere adeguati per renderli adatti ad aeromobili di categoria F.

(33) M16.1 - Ampliamento dell'hangar nella zona nord: tale ampliamento comporta la costruzione di un nuovo piazzale nella zona nord, compresi il trasferimento delle funzioni cargo in tale zona e la creazione di piazzole di manutenzione.

([13]) Regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1).

(34) M16.2 - Costruzione di un nuovo terminal dell'aviazione generale e di una rimessa per aerei di piccole dimensioni: dovranno essere costruiti un nuovo terminal dell'aviazione generale e una rimessa per aerei di piccole dimensioni. Il vecchio terminal è stato demolito quando è stata costruita la nuova pista sud.

2.2. MISURE OGGETTO DI INDAGINE E MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(35) La decisione di avvio prendeva in esame le seguenti misure di finanziamento del progetto di investimento (interventi infrastrutturali e connessi all'infrastruttura) per l'aeroporto di Lipsia/Halle:

i) prestiti degli azionisti a favore di FLH per un importo potenzialmente fino a 255,6 milioni di EUR («finanziamento ponte già in parte erogato»);

ii) apporti di capitale a favore di FLH per un importo fino a 255,6 milioni di EUR.

(36) La Commissione ha sollevato dubbi circa il fatto che gli interventi infrastrutturali notificati possano essere effettivamente considerati ricadenti nelle competenze pubbliche e che quindi il loro finanziamento non costituisca un aiuto di Stato.

(37) La Commissione ha concluso che i prestiti degli azionisti e gli apporti di capitale a favore di MFAG non costituiscono un aiuto di Stato in quanto sia gli uni che gli altri sono destinati ad essere trasferiti a FLH. MFAG è da considerare come un semplice veicolo per il trasferimento dei finanziamenti a FLH, non già come il beneficiario diretto degli aiuti.

2.2.1. **Prestiti degli azionisti a favore di FLH**

(38) I progetti infrastrutturali e connessi all'infrastruttura sono stati inizialmente finanziati mediante prestiti degli azionisti, che saranno convertiti in capitale solo dopo l'autorizzazione di tali misure di finanziamento da parte della Commissione. Tra il 2006 e il 2011 ([14]) l'importo totale dei prestiti degli azionisti concessi a FLH è stato pari a […] milioni di EUR.

(39) Le condizioni dei prestiti degli azionisti erogati nel 2006-2008 sono state stabilite sulla base di un contratto di finanziamento tra Sachsen LB e MFAG. Il tasso d'interesse di base è l'Euribor a tre mesi maggiorato di un margine di rischio di […] punti base. Per il 2009, il tasso d'interesse di base è l'Euribor a tre mesi maggiorato di un margine di rischio di […] punti base. Per il 2010, il tasso d'interesse di base è l'Euribor a tre mesi maggiorato di un margine di rischio di […] punti base.

*Valutazione iniziale della Commissione circa la sussistenza dell'aiuto*

(40) Relativamente alla natura di aiuto dei prestiti degli azionisti a favore di FLH, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che i prestiti degli azionisti a FLH siano stati concessi a condizioni che sarebbe stato possibile ottenere normalmente sul mercato. In particolare, in relazione ai contratti di finanziamento di comparazione, la Commissione ha espresso dubbi circa il fatto che proposte indicative comunicate via e-mail senza l'obiettivo di concludere contratti di finanziamento giuridicamente vincolanti e senza una valutazione sottostante della probabilità di insolvenza e della costituzione di garanzie possano essere considerate un *benchmark* di mercato affidabile.

(41) In assenza di un *benchmark* di mercato, la Commissione ha basato la propria valutazione sul tasso applicato per approssimazione di cui alla comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento ([15]). In assenza di un *rating* assegnato a FLH e delle garanzie sottostanti, le condizioni dei prestiti degli azionisti di FLH sono quindi risultate apparentemente più favorevoli del tasso applicato per approssimazione del tasso di mercato, stabilito dalla Commissione in applicazione della comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento.

(42) Il possibile elemento di aiuto corrisponde alla differenza tra il tasso di interesse di mercato e il tasso di interesse effettivo.

2.2.2. **Apporti di capitale a favore di FLH**

(43) Gli apporti di capitale a favore di FLH, destinati al finanziamento degli interventi infrastrutturali e connessi all'infrastruttura (cfr. Tabella 2), sono soggetti all'approvazione della Commissione. Di conseguenza, la conversione dei prestiti degli azionisti di FLH in capitale è prevista solo dopo l'autorizzazione dell'aiuto.

(44) L'importo totale del finanziamento finalizzato al rimborso dei costi relativi ai progetti infrastrutturali e connessi all'infrastruttura è pari a 255,6 milioni di EUR. Complessivamente 240,3 milioni di EUR dovranno essere accantonati nel fondo di riserva di capitale di MFAG per essere trasferiti ad FLH al fine di aumentare il capitale della stessa FLH (vale a dire la sua riserva di capitale). La parte restante sarà conferita dagli azionisti di FLH direttamente al fondo di riserva di capitale di FLH.

([14]) Fino al 1º aprile 2011.

([15]) Comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6).

(45) Stando a quanto riportato dalla Germania, gli apporti di capitale saranno effettuati senza un piano industriale sottostante e senza prospettive di redditività a lungo termine.

(46) Sebbene alcuni dei progetti infrastrutturali da finanziare con gli apporti di capitale pianificati abbiano già avuto inizio, per ogni progetto gli azionisti pubblici hanno annunciato la loro intenzione di finanziare gli interventi prima dell'inizio dei lavori. Gli apporti di capitale veri e propri non sono ancora stati effettuati.

*Valutazione iniziale della Commissione circa la sussistenza dell'aiuto*

(47) In relazione alla natura di aiuto degli apporti di capitale, la Commissione ha espresso dubbi circa il fatto che, in assenza di una redditività attesa a lungo termine, gli azionisti di FLH abbiano agito come un operatore in un'economia di mercato. La Commissione dubitava quindi che gli apporti di capitale non fossero configurabili come un aiuto di Stato.

### 2.2.3. **Compatibilità dell'aiuto**

(48) Poiché i prestiti degli azionisti di FLH e i successivi apporti di capitale potrebbero costituire un aiuto di Stato, la Commissione ha dovuto esaminare se tale aiuto possa essere considerato compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. A questo proposito, gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione indicavano sinteticamente i principi comuni per la valutazione della compatibilità degli aiuti al finanziamento di infrastrutture aeroportuali in applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(49) Nella decisione di avvio, la Commissione ha concluso che nel caso in esame alcuni criteri definiti negli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione sono rispettati. A questo proposito, la Commissione ha concluso che l'aiuto risponde a un obiettivo di interesse comune chiaramente definito, in particolare perché migliora la connettività della regione per i servizi di trasporto merci e ha un impatto positivo sullo sviluppo locale. Viste le previsioni positive di sviluppo dell'aeroporto, la Commissione ha concluso che l'aeroporto ha buone prospettive di utilizzo a medio termine e che il programma infrastrutturale è necessario.

(50) Nella decisione di avvio la Commissione ha però espresso dubbi circa il fatto che gli interventi infrastrutturali in questione siano proporzionati all'obiettivo che è stato fissato. Inoltre, la Commissione ha espresso la preoccupazione che non tutti gli utenti abbiano accesso all'aeroporto in modo paritario e non discriminatorio. La Commissione ha anche osservato che, essendo FLH un aeroporto specializzato nel traffico merci e in concorrenza con aeroporti di altri Stati membri, non si può concludere in questa fase che lo sviluppo degli scambi non sia compromesso in misura contraria all'interesse comune. Inoltre, la Commissione nutriva dubbi riguardo alla necessità e alla proporzionalità dell'aiuto.

(51) Di conseguenza, la Commissione ha espresso dubbi circa fatto che il finanziamento degli interventi notificati possa essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato.

## 3. **OSSERVAZIONI FORMULATE DALLA GERMANIA**

### 3.1. CONTESTO DELLE MISURE ESAMINATE

(52) Nelle sue osservazioni, la Germania ha anzitutto precisato ulteriormente il contesto delle misure esaminate. La Germania ha fatto presente che il trattato di riunificazione del 1990 prevedeva già l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Lipsia/Halle. La Germania ha spiegato che in seguito alla riunificazione è stato predisposto un piano generale per lo sviluppo dell'aeroporto ed è stato deciso di creare un sistema a due piste parallele; la costruzione della pista nord è stata approvata nel 1997 e la pista è divenuta operativa nel 2000, mentre la costruzione della pista sud è stata approvata nel 2004 e la pista è divenuta operativa nel 2007.

(53) A questo proposito, la Germania ha sottolineato che il sistema a piste parallele e il trasferimento di diversi grandi vettori aerei cargo hanno permesso all'aeroporto di Lipsia/Halle di diventare il secondo *hub* tedesco per il traffico aereo merci. La Germania ha osservato in proposito che dal 2010 l'aeroporto è riuscito ad affermarsi come uno dei più importanti *hub* aerei europei di trasbordo delle merci, aggiungendo che nel 2010 erano presenti nell'aeroporto 133 società, con un totale di 5 106 dipendenti (in aumento del 14,4 % rispetto al 2009).

(54) Secondo la Germania, l'aeroporto è quindi un motore di sviluppo economico nella regione e ha un ruolo importante per l'occupazione regionale, come conferma l'aumento dei ricavi e del volume di merci movimentate nell'aeroporto. Nel periodo 2005-2009, i ricavi generati da FLH sono saliti da 47 milioni di EUR a 80 milioni di EUR. Riguardo al volume di merci, la Germania ha sottolineato che rispetto ad altri aeroporti Lipsia/Halle registra tassi di crescita costanti: le merci movimentate sono passate da 101 364 tonnellate nel 2007 a 442 453 tonnellate nel 2008, 524 084 tonnellate nel 2009 e 663 059 tonnellate nel 2010, con un andamento che, come ha fatto

notare la Germania, corrisponde a un aumento del 18,5 % nel 2009 e del 26,5 % nel 2010. Secondo la Germania, è previsto un ulteriore aumento del volume di merci; in proposito, la Germania ha precisato che le previsioni indicavano circa 820 000 tonnellate di merci movimentate entro il 2020 ([16]), ma tale volume sarà raggiunto già entro il 2015 ([17]).

(55) Inoltre, la Germania ha affermato che in questi ultimi anni l'aeroporto ha fatto registrare un aumento graduale del numero dei passeggeri, passati da 1 988 854 nel 2002 a 2 723 748 nel 2007. Secondo la Germania, sebbene il traffico passeggeri sia diminuito dal 2007 (i passeggeri nel 2010 sono stati solo 2 352 827), nel medio-lungo periodo è previsto un aumento fino a 4,6 milioni di passeggeri entro il 2020.

(56) La Germania ha osservato che contrariamente a molti altri aeroporti dell'Unione, tra cui i tre maggiori aeroporti tedeschi per il traffico merci (Francoforte sul Meno, Colonia-Bonn e Monaco), l'aeroporto di Lipsia/Halle ha un'autorizzazione illimitata per i voli notturni per il traffico merci commerciale. Secondo la Germania, questo è uno dei motivi per i quali l'aeroporto ha buone prospettive per il futuro. La Germania ha anche osservato che il tribunale amministrativo federale tedesco (Bundesverwaltungsgericht) ha confermato con sentenza del 4 aprile 2012 il divieto di voli notturni all'aeroporto di Francoforte sul Meno, il più grande *hub* aereo tedesco per le merci. La Germania ha fatto notare che all'aeroporto di Francoforte sul Meno le partenze e gli arrivi sono quindi totalmente vietati tra le 23:00 e le 5:00.

(57) La Germania ha inoltre fatto presente che FLH non era in grado di finanziare con risorse proprie gli interventi infrastrutturali previsti. In proposito, ha sottolineato che a causa del ritardo di investimenti, che risale ai tempi della ex Repubblica democratica tedesca, l'aeroporto ha dovuto fare investimenti in molto meno tempo rispetto agli aeroporti situati nella parte occidentale della Germania. Secondo la Germania, in particolare, gli investimenti rilevanti a breve termine non possono essere finanziati con risorse proprie di FLH a causa del notevole divario tra il volume degli investimenti (225,6 milioni di EUR) e i ricavi annui dell'aeroporto (80 milioni di EUR nel 2009).

### 3.2. NOZIONE DI ATTIVITÀ ECONOMICA E COMPETENZE PUBBLICHE

#### 3.2.1. **Nozione di attività economica e applicabilità alle infrastrutture aeroportuali delle norme sugli aiuti di Stato**

(58) La Germania ha affermato innanzitutto di non essere d'accordo con la posizione della Commissione, secondo cui la costruzione di infrastrutture aeroportuali costituisce un'attività economica. Secondo la Germania, quindi, le misure notificate non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(59) In proposito, la Germania ha argomentato che la nozione di «impresa», ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non si applica agli aeroporti almeno per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. La Germania ha sottolineato che la realizzazione di infrastrutture aeroportuali non costituisce un'attività economica bensì una misura generale di politica dei trasporti, regionale ed economica. In proposito, ha richiamato il punto 12 degli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione, secondo cui «*la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture […] rappresenta una misura generale di politica economica che non può essere controllata dalla Commissione a norma delle regole del trattato in materia di aiuti di Stato. Le decisioni relative allo sviluppo di infrastrutture non rientrano nel campo d'applicazione della presente comunicazione*», e ha osservato che negli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione questo punto non è stato sostituito.

(60) Inoltre, secondo la Germania la costruzione di infrastrutture aeroportuali non costituisce un'attività economica, dal momento che un investitore privato non svolgerebbe tale attività. In proposito, la Germania ha osservato che non esiste alcuna possibilità che l'investimento si riveli redditizio, data l'impossibilità di recuperare le spese di costruzione dagli utenti dell'aeroporto tramite i diritti aeroportuali. Tale impossibilità deriva, secondo la Germania, dal fatto che detti diritti sono soggetti all'autorizzazione dell'autorità aeroportuale competente del Land in cui sorge l'aeroporto e gli investitori privati non possono incidere in alcun modo sulla determinazione del loro importo. Secondo la Germania, quest'ultimo non può pertanto essere liberamente fissato dal gestore in funzione di considerazioni economiche ed è stabilito in modo del tutto indipendente dai costi di investimento. Le superfici concesse in affitto per finalità commerciali diverse dall'attività delle compagnie aeree sono, a giudizio della Germania, prive di rilevanza.

(61) La Germania ha altresì affermato, a questo riguardo, che gli aeroporti hanno per le infrastrutture, le attrezzature e la gestione costi fissi superiori alla media e la loro libertà d'azione sarebbe limitata dall'esistenza di condizioni giuridiche e obblighi rigorosi.

([16]) Sulla base di stime formulate prima del 2011.
([17]) Sulla base di stime del 2011.

(62) A parere della Germania, inoltre, i riferimenti alla sentenza *Aéroports de Paris* ([18]) e alla sentenza *Lipsia/Halle* ([19]) sono privi di rilevanza. Riguardo alla sentenza *Aéroports de Paris*, la Germania ha affermato che la sentenza concerne non già la costruzione di infrastrutture aeroportuali, bensì l'esercizio di un aeroporto. Allo stesso modo, secondo la Germania la sentenza *Aéroports de Paris* non concerne l'interpretazione della nozione di «impresa» ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, ma riguarda una violazione del divieto dell'abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102 del trattato. Relativamente alla sentenza *Lipsia/Halle*, a parere della Germania la sentenza del Tribunale non costituisce un precedente nella giurisprudenza, in quanto è stata impugnata.

3.2.2. **Competenze pubbliche**

(63) Secondo la Germania, se anche il finanziamento di interventi infrastrutturali fosse soggetto alle norme sugli aiuti di Stato, esso non costituirebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, essendo il finanziamento degli interventi infrastrutturali consistito principalmente nel rimborso necessario e proporzionato di costi sostenuti per lo svolgimento di compiti che rientrano tra le prerogative dei pubblici poteri. In proposito, la Germania ha affermato che in base agli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica e quindi non sono soggette alle norme in materia di aiuti di Stato.

(64) La Germania ha osservato che in relazione allo svolgimento di compiti di competenza pubblica, la prassi della Commissione distingue almeno le seguenti categorie di misure connesse alla sicurezza: protezione del traffico aereo contro minacce esterne, quali ad esempio il dirottamento e altri atti di violenza contro il traffico aereo, la protezione del traffico aereo contro rischi operativi e la protezione di terzi contro i pericoli operativi derivanti dal traffico aereo. A parere della Germania, in relazione alla protezione del traffico aereo contro rischi operativi, il gestore aeroportuale ha il dovere di rinnovare, ammodernare ed ampliare le infrastrutture aeroportuali al fine di evitare pericoli operativi. La Germania ha inoltre fatto presente che la terza categoria di misure riguarda solitamente la protezione di terzi contro il rumore prodotto dagli aeromobili e altri effetti ambientali dannosi.

(65) Riguardo ai diversi interventi infrastrutturali in questione, la Germania ha sostenuto che detti interventi costituivano essenzialmente una compensazione per lo svolgimento di attività di competenza pubblica, dal momento che erano destinati a proteggere terzi contro i pericoli operativi derivanti dal traffico aereo.

(66) In relazione alle misure di abbattimento del rumore, la Germania ha osservato che nel contesto della procedura di approvazione del progetto sarebbero necessari interventi per l'abbattimento del rumore in circa 10 000 edifici residenziali. La Germania ha affermato che in base alle disposizioni della *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (legge sul rumore degli aeromobili, «FluglärmG»), modificata di recente, le misure antirumore si applicherebbero unicamente a una superficie limitata a 78 $km^2$ con circa 3 000 edifici residenziali, con costi pari a […] milioni di EUR. Secondo la Germania, tuttavia, FLH non ha beneficiato di questa modifica della FluglärmG ed è tuttora soggetta a obblighi più severi in relazione all'area di tutela. A questo proposito, la Germania ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle deve sostenere costi notevolmente più elevati rispetto agli aeroporti concorrenti (in Germania e fuori dall'Unione).

(67) L'aeroporto ha anche acquistato le proprietà di residenti molto esposti al rumore, pagando loro una compensazione. Secondo la Germania, inoltre, l'aeroporto ha realizzato interventi di tutela naturalistica come compensazione per le attività di costruzione da esso svolte; tali interventi avevano lo scopo di evitare o ridurre l'impatto su terzi del rumore degli aeromobili e dei lavori di costruzione e quindi rientravano nelle competenze pubbliche. A giudizio della Germania, la tutela di terzi contro il rumore, in particolare il rumore degli aerei, è uno dei doveri e delle funzioni ufficiali fondamentali dello Stato.

(68) La Germania ha altresì indicato che la struttura per le prove di rumorosità dei motori (M2) costituiva un intervento di competenza pubblica. Ha affermato che i limiti di rumore stabiliti nel contesto della decisione di approvazione del progetto per la costruzione della pista sud potevano essere rispettati nelle ore diurne (dalle 6.00 alle 22.00) senza bisogno di una struttura chiusa per le prove motori. Tuttavia, secondo la Germania, in base all'autorizzazione d'esercizio del 31 luglio 2007, l'aeroporto doveva effettuare le prove nella struttura chiusa anche durante il giorno. Inoltre, la Germania ha spiegato che le prove motori sono necessarie per il mantenimento della sicurezza di funzionamento degli aeromobili e supererebbero i limiti consentiti per il rumore, se eseguite durante la notte al di fuori di una struttura chiusa. A parere della Germania, quindi, la costruzione della struttura per le prove motori sotto forma di edificio chiuso serve a tutelare i residenti locali da livelli inaccettabili di rumore proveniente dagli aeromobili.

([18]) Causa T-128/98, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929).

([19]) Cause riunite T-443/08 e T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, (sentenza «*Aeroporto di Lipsia/Halle*») (Raccolta 2011, pag. II-1311).

(69) Relativamente all'intervento M3, la Germania ha affermato che la costruzione di questi elementi infrastrutturali ricade tra le competenze pubbliche, dal momento che è stata effettuata per proteggere il traffico aereo contro pericoli operativi. Indipendentemente dal volume del traffico che si ritiene sarà movimentato in futuro, le vie di rullaggio esistenti erano considerate insufficienti già in passato per garantire una gestione sicura e regolare del traffico aereo. Inoltre, la Germania ha osservato che la nuova via di rullaggio costituisce la via d'accesso di emergenza alla parte nord dell'aeroporto per i vigili del fuoco con base alla stazione situata a est. Secondo la Germania, anche nell'ipotesi in cui le norme sugli aiuti di Stato risultino applicabili all'intervento in esame, occorre tenere presente che alcuni di questi costi relativi alla via di rullaggio sono connessi all'illuminazione. Riguardo all'illuminazione, la Germania ha fatto notare che nella decisione *Memmingen* ([20]) la Commissione ha già deciso che l'illuminazione costituisce un elemento di guida e controllo degli aeromobili e pertanto essa può essere classificata come un'attività di competenza pubblica, esclusa dall'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

(70) Secondo la Germania, anche l'intervento M4 sarebbe realizzato nello svolgimento di attività di competenza pubblica, dato che motivazioni di sicurezza e capacità operativa impongono di mettere a disposizione degli aeromobili a fusoliera larga che operano al MTOW autorizzato in determinate condizioni climatiche una maggiore distanza di decollo, compresa un'area di decelerazione aggiuntiva utilizzabile in caso di decollo abortito.

(71) Riguardo all'intervento M5, a parere della Germania lo sgombero del sito in tempo utile per la costruzione della via di rullaggio Victor è stato effettuato nello svolgimento di attività di competenza pubblica, stante il fatto che la via di rullaggio Victor è necessaria per garantire la sicurezza operativa e per prevenire incidenti, rischi per la sicurezza e un impatto ambientale negativo. Secondo la Germania, contrariamente a quanto indicato dalla Commissione la costruzione della via di rullaggio Victor non è destinata ad aumentare la capacità dell'aeroporto e ad accrescerne indirettamente i ricavi, ma è stata motivata unicamente da ragioni di sicurezza e ambientali.

(72) Inoltre, secondo la Germania, la costruzione dei due nuovi edifici della stazione dei vigili del fuoco è stata effettuata nello svolgimento di attività di competenza pubblica, dal momento che, in base alla prassi consolidata dalla Commissione, gli interventi relativi alla sicurezza antincendio, in particolare la realizzazione e l'esercizio degli edifici della stazione dei vigili del fuoco e l'acquisizione dei relativi equipaggiamenti, sono considerati ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche. La Germania ha fatto notare che negli aeroporti tedeschi la costruzione delle strutture destinate al servizio antincendio è finanziata di norma con fondi pubblici.

(73) Inoltre, secondo la Germania, anche la costruzione dell'hangar multifunzione è stata effettuata nello svolgimento di attività di competenza pubblica, dato che l'hangar verrebbe impiegato unicamente come rimessa per le attrezzature e i mezzi destinati alla manutenzione invernale e come ricovero di emergenza. La Germania ha spiegato che la messa a disposizione di aree per le attrezzature e i mezzi destinati alla manutenzione invernale costituisce una funzione ufficiale dello Stato, dal momento che garantisce la sicurezza operativa dell'aeroporto durante la stagione invernale, e ha consentito all'aeroporto di adempiere all'obbligo statutario di assicurare l'operatività ininterrotta dello scalo.

(74) La Germania ha spiegato che la messa a disposizione del ricovero di emergenza rientra nell'interesse generale, dal momento che permette di salvare vite umane. La Germania ha richiamato disposizioni dell'ICAO che impongono ai gestori di aeroporti di mettere a disposizione, in caso di emergenza, spazi per la cura dei feriti e per il deposito di cadaveri. Inoltre, secondo la Germania, l'hangar multifunzione può anche ospitare passeggeri impossibilitati a proseguire il viaggio a causa di fenomeni naturali (come ad esempio la nube di ceneri vulcaniche del 2010).

(75) La Germania ha anche sottolineato che la costruzione del nuovo hangar è necessaria perché non sarebbe stato possibile ampliare l'hangar multifunzione nella posizione in cui esso era precedentemente situato.

(76) Relativamente all'intervento M6, la Germania ha richiamato gli argomenti sollevati per l'intervento M5; inoltre, ha affermato che la costruzione della via di rullaggio Victor è stata rimandata.

(77) Secondo la Germania, anche l'ampliamento delle aree di sghiacciamento (M7) è stato effettuato nello svolgimento di una funzione ufficiale dello Stato dal momento che le strutture sono necessarie per motivi ambientali e di sicurezza operativa. Inoltre, la Germania ha spiegato che le aree di sghiacciamento aggiuntive non servono a garantire una capacità sufficiente in caso di incremento del traffico, dato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è in grado di gestire un aumento del traffico anche senza aree di sghiacciamento aggiuntive. La Germania ha sottolineato che l'ampliamento di tali aree si è reso necessario in seguito all'esperienza della stagione invernale 2008/2009, aggiungendo che le strutture di sghiacciamento aggiuntive servono a garantire il regolare sghiacciamento degli

([20]) Decisione della Commissione del 7 marzo 2007 relativa al caso di aiuti di Stato N 620/06 Germania - aeroporto regionale di Memmingen/Allgäu (GU C 133 del 15.6.2007, pag. 8).

aeromobili e a evitare ritardi dovuti allo sghiacciamento inadeguato dell'infrastruttura aeroportuale. A questo proposito, la Germania ha affermato che i ritardi avrebbero a loro volta un impatto negativo sull'ambiente aumentando il consumo di cherosene, le emissioni nocive e il rumore.

(78) Riguardo all'intervento M8, la Germania ha asserito che la costruzione di un eliporto agevola il soccorso aereo nell'aeroporto e in generale.

(79) Riguardo all'intervento M9.1, la Germania ha affermato che la ricostruzione del punto di controllo I è assolutamente necessaria alla luce del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([21]). La Germania ha fatto notare che questa ricostruzione ricade tra le competenze pubbliche e che il suo finanziamento si è limitato ai costi sostenuti.

(80) La Germania ritiene che anche la realizzazione dell'edificio di sicurezza funzionale (M9.2) sia di competenza pubblica e che il finanziamento si sia limitato ai costi sostenuti. La Germania ha affermato che anche il nuovo edificio di sicurezza funzionale serve per rispettare il regolamento (CE) n. 300/2008 e per rispondere alle necessità della polizia federale e regionale, delle autorità doganali e del Servizio meteorologico tedesco.

(81) Riguardo all'intervento M9.3 che concerne l'acquisizione di attrezzature tecniche, ovvero l'acquisizione di attrezzature e mezzi supplementari per la manutenzione invernale e per il servizio antincendio e l'installazione di sensori e apparecchiature di videosorveglianza digitali lungo la recinzione perimetrale dell'aeroporto, la Germania ha asserito che tali interventi sono di competenza pubblica.

(82) Riguardo ai nuovi mezzi e attrezzature per la manutenzione invernale, la Germania ha affermato che i mezzi e le attrezzature permettono di pulire le piste in parallelo garantendo in questo modo la sicurezza operativa dell'aeroporto, e che perciò essi ricadono nella sfera delle competenze pubbliche.

(83) Inoltre, la Germania ha fatto notare che ai sensi dell'articolo 8 della *Luftsicherheitsgesetz* («LuftSiG»), la legge tedesca sulla sicurezza aerea con cui è stato applicato il regolamento (CE) n. 300/2008, l'aeroporto deve essere circondato da una recinzione perimetrale. La Germania ha sottolineato che in base alla prassi consolidata della Commissione, le infrastrutture per la sicurezza aeroportuale, quali la recinzione perimetrale, ricadono nelle competenze pubbliche.

(84) Riguardo all'intervento M9.4 che concerne la costruzione di un nuovo edificio per i trasporti di animali, comprensivo di strutture veterinarie, la Germania ha osservato che la realizzazione di tale edificio è di competenza pubblica, dal momento che ha lo scopo di evitare l'ingresso di malattie animali o di altro tipo in Germania e nell'Unione.

(85) Riguardo all'intervento M12, la Germania ha affermato che per poter sviluppare ulteriormente il traffico merci e ridurre il rischio di incidenti a terra, è necessaria l'autorizzazione del progetto.

(86) Riguardo agli interventi M11 e da M13 a M16, la Germania ha osservato di non aver indicato, nella sua notifica, che tali interventi sono stati attuati per svolgere attività di competenza pubblica. Secondo la Germania, tali misure comprendono lo sviluppo lato terra della zona sud-est, l'ampliamento del piazzale nord, l'ampliamento del piazzale est, l'adeguamento delle infrastrutture nella zona nord e altri interventi infrastrutturali nella zona nord.

### 3.3. FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ATTRAVERSO PRESTITI DEGLI AZIONISTI DI FLH

#### 3.3.1. **Condizioni del finanziamento**

(87) La Germania ha affermato che gli interventi infrastrutturali in esame sono stati finanziati mediante prestiti degli azionisti concessi a condizioni di mercato normali e quindi non qualificabili come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La Germania ha fatto presente che tali prestiti per il momento non sono stati trasformati in capitale sociale e che la trasformazione dei prestiti degli azionisti in capitale sociale è soggetta alla decisione della Commissione.

(88) La Germania ha precisato che i prestiti sono concessi secondo necessità in base a quanto occorre per gli interventi di costruzione e che il loro importo totale varia mensilmente. Secondo la Germania, la durata dei prestiti decorre dalla data della relativa erogazione. La Germania ha inoltre spiegato che i prestiti scadono alla fine dell'anno di erogazione (31 dicembre), ma sono stati prorogati di anno in anno per un ulteriore periodo di un anno. Secondo la Germania, la durata dei prestiti può essere prorogata più volte fino all'ottenimento dell'attesa autorizzazione degli apporti di capitale da parte della Commissione.

([21]) Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

(89) La Germania ha inoltre precisato che l'importo dei prestiti e gli interessi passivi sono rimborsabili alla data di scadenza (vale a dire il 31 dicembre di ogni anno), ma la durata può essere prorogata di un altro anno. Inoltre, ha affermato che la possibilità di proroga permette di prolungare il prestito fino alla data della decisione finale della Commissione.

(90) Relativamente al tasso di interesse di ciascun prestito, la Germania ha spiegato che esso è stato fissato sulla base dell'Euribor applicabile al momento dell'erogazione di ogni tranche, maggiorato di un margine di rischio. Secondo la Germania, se un prestito viene erogato il 1º luglio, la sua durata (fino alla fine dell'anno) è di sei mesi e il tasso di interesse è dato dalla somma dell'Euribor a 6 mesi e di un margine di rischio. La Germania ha inoltre spiegato che se un prestito viene erogato il 1º maggio (e quindi ha una durata di 8 mesi fino alla fine dell'anno), il tasso di riferimento di base è calcolato mediante interpolazione dei tassi Euribor a 6 mesi e a 9 mesi. La Germania ha anche precisato che dal mese di gennaio successivo all'anno della proroga del prestito, il tasso di interesse valido è l'Euribor a 12 mesi più un margine di rischio. La Germania ha presentato un quadro riassuntivo degli importi cumulati dei prestiti e delle relative condizioni, riportato nella Tabella 3.

*Tabella 3*

**Quadro riassuntivo dei prestiti degli azionisti di FLH nel periodo 13.12.2006-1.1.2012**

| Data | Importo in milioni di euro (cumulato) | Euribor | Margine di rischio | Tasso di interesse totale (Euribor + margine) |
|---|---|---|---|---|
| 13.12.2006 | […] | 3,90 | […] | […] |
| 1.1.2007 | […] | 3,90 | […] | […] |
| 1.1.2008 | […] | 4,73 | […] | […] |
| 1.1.2009 | […] | 3,03 | […] | […] |
| 1.1.2010 | […] | 1,25 | […] | […] |
| 1.1.2011 | […] | 1,50 | […] | […] |
| 1.1.2012 | […] | 1,94 | […] | […] |

*Fonte*: nota della Germania del 26 aprile 2012, allegato 14.

(91) Riguardo al tasso del margine di rischio per gli anni 2006-2008, la Germania ha affermato che è stato utilizzato un margine di rischio di […] punti base. La Germania ha spiegato che questo tasso è stato stabilito mediante comparazione delle condizioni di prestito dei seguenti contratti di finanziamento:

a) contratto di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB con decorrenza dal 19-22.8.2003, che prevedeva un margine di […] punti base/anno;

b) contratto di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB/Nord LB con decorrenza dal 16.5.2007, che prevedeva un margine di […] punti base/anno;

c) contratto di finanziamento tra MFAG e Postbank con decorrenza dal 28.6.2007/15.7.2007, che prevedeva un margine di […] punti base/anno;

(92) La Germania ha affermato che il margine di rischio medio calcolato è stato arrotondato da punti base in media a […] punti base.

(93) Relativamente al margine di rischio di […] punti base fissato nel 2009, la Germania ha chiarito che il tasso è stato determinato mediante comparazione delle condizioni di due offerte indicative presentate da Sachsen Bank e Nord LB rispettivamente l'8 e 9 gennaio 2009 e dei contratti di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB e Postbank del 19/22 agosto 2003 e 28 giugno/15 luglio 2007. La Germania ha affermato che per motivi prudenziali il margine è stato arrotondato da una media di […] punti base a […] punti base.

(94) Stando alle informazioni fornite dalla Germania, nel 2010 il margine di rischio applicato è stato pari a […] punti base. La Germania ha precisato che questo valore è stato determinato mediante comparazione di due offerte indicative presentate da Sachsen LB ([22]) e Nord LB ([23]) rispettivamente l'11 e 14 gennaio 2010 e del contratto

([22]) La proposta di finanziamento di Sachsen LB del 14.1.2010 prevedeva margini variabili tra 55 pbs/anno e 80 pbs/anno in base all'importo del prestito (il margine era tanto più basso quanto più alto era l'importo del prestito).

([23]) La proposta di finanziamento di Nord LB dell'11.1.2010 prevedeva margini di rischio variabili tra 22 pbs/anno e 238 pbs/anno in base all'importo del prestito.

di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB del 19/22 agosto 2003. La Germania ha affermato che per motivi prudenziali il margine medio è stato arrotondato anche in questo caso da una media di […] punti base a […] punti base.

(95) La Germania ha indicato che nel 2011 il margine di interesse utilizzato è stato pari a […] punti base e che il calcolo si è basato sulla comparazione tra due offerte indicative del 29 giugno 2011 presentate da Sachsen Bank e Nord LB, e i contratti di finanziamento tra Postbank e MFAG del 28 giugno/15 luglio 2007 e tra Sachsen LB e MFAG del 19/22 agosto 2003. Stando a quanto riportato dalla Germania, anche in questo caso il margine è stato arrotondato da una media di […] punti base a […] punti base.

3.3.2. **Applicazione di tassi di comparazione sul mercato per individuare il tasso di mercato di FLH**

(96) La Germania ha affermato che a suo parere la valutazione dei prestiti degli azionisti di FLH dal punto di vista della conformità alle condizioni di mercato dovrebbe essere effettuata sulla base dei tassi di comparazione sul mercato e non sulla base della comunicazione del 2008 sui tassi di riferimento.

(97) Inoltre, la Germania ha affermato che il contratto di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB del 19/22 agosto 2003 costituisce un termine di riferimento adatto per identificare i tassi di interesse di mercato per i prestiti degli azionisti. La Germania ha respinto la tesi che il contratto di finanziamento tra MFAG e Sachsen LB non rappresenti una base adatta per un'analisi comparativa perché è stato stipulato con un beneficiario diverso, ovvero MFAG e non FLH. Secondo la Germania, la stessa Commissione considerava MFAG come un semplice veicolo per il trasferimento dei finanziamenti a FLH e non come il beneficiario diretto degli aiuti. La Germania ha spiegato che l'accordo di controllo e cessione degli utili e di accollo delle perdite tra MFAG e FLH obbligava FLH a cedere tutti i propri utili a MFAG e imponeva a MFAG di ripianare tutte le perdite di FLH, così che l'utile netto/perdita netta annuale per FLH fosse sempre pari a zero. Di conseguenza, il margine di interesse concesso a una società del gruppo era sempre equivalente al margine di interesse concesso alla controllante e viceversa.

(98) Stando a quanto riferito dalla Germania, sebbene il contratto di finanziamento sia stato stipulato nel 2003, esso prevedeva un prestito *roll-over* rinnovabile alla scadenza fino al 2013 con un interesse fissato trimestralmente. A questo riguardo, la Germania ha affermato che il margine di rischio di […] punti base era quindi applicabile tra il 2006 e il 2008 e si applicherebbe anche oggi. Inoltre, la Germania si è dichiarata in disaccordo con la tesi della Commissione secondo cui Sachsen LB è stata in grado di offrire il margine di interesse di […] punti base esclusivamente grazie agli interessi ridotti ottenuti in virtù dei finanziamenti della BEI. Secondo la Germania, i finanziamenti della BEI non hanno affatto influito sulla determinazione del margine di interesse di […] punti base.

(99) La Germania ha anche respinto l'osservazione della Commissione secondo cui il contratto di finanziamento tra Postbank e MFAG non può essere usato come *benchmark*. Tale contratto è stato stipulato a beneficio di FLH, non è stato sottoscritto in un periodo diverso e il pagamento non era soggetto a condizioni specifiche. Inoltre, la Germania ha asserito che l'offerta finanziaria vincolante presentata da Sachsen LB e Nord LB in data 16 maggio 2007 rappresenta un *benchmark* idoneo.

(100) Inoltre, relativamente ai dubbi espressi dalla Commissione circa la possibilità di utilizzare come *benchmark* di mercato affidabile proposte indicative presentate via e-mail e non finalizzate alla sottoscrizione di un contratto di finanziamento giuridicamente vincolante ([24]), la Germania ha affermato che Nord LB e Sachsen Bank avevano entrambe rapporti d'affari di lunga data con MFAG e venivano regolarmente informate in merito alla situazione economica di FLH e MFAG; secondo la Germania, le proposte indicative si basavano quindi su una valutazione del rischio approfondita.

(101) La Germania ha inoltre affermato che anche volendo valutare la conformità al mercato e/o l'equiparabilità ad aiuto dei prestiti in base alla comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento, non si sarebbe ugualmente in presenza di un aiuto di Stato. La Germania ha sottolineato che il nuovo metodo per il calcolo del tasso di riferimento si applica solo a decorrere dal 1º luglio 2008; per i contratti di finanziamento stipulati anteriormente a questa data, si deve quindi applicare la comunicazione precedente sui tassi di riferimento.

3.3.3. **Valutazione del merito di credito di MFAG/FLH**

(102) La Germania ha confermato che per FLH non esiste un *rating* emesso da agenzie pubbliche di valutazione del merito di credito, ma ha aggiunto che esistono alcuni elementi indicativi del merito di credito di FLH. La Germania ha inoltre fatto presente che il principale azionista di FLH è MFAG, che possiede il 94 % delle azioni di FLH. Secondo la Germania, poiché il 6 dicembre 2000 è stato stipulato tra MFAG ed FLH un *contratto di condivisione delle perdite e degli utili* in forza del quale MFAG è tenuta a ripianare le eventuali perdite di FLH, la valutazione di FLH dovrebbe essere almeno uguale (o superiore) al *rating* della controllante MFAG.

([24]) Considerando 95 della decisione di avvio.

(103) La Germania ha indicato che per MFAG non esiste un *rating* emesso da agenzie pubbliche di valutazione del merito di credito; tuttavia, ha trasmesso alcuni *rating* interni di MFAG assegnati da istituti bancari. La Germania ha indicato che nel 2006 Nord LB ha attribuito a MFAG una valutazione di […] sulla propria scala interna di valutazione (con una probabilità di insolvenza del […]%) che corrisponde a un *rating* da […] a […] sulla scala di valutazione di Standard & Poor's, da […] a […] su quella di Moody's e da […] a […] su quella di Fitch. La Germania ha anche osservato che MFAG è in questa categoria di *rating* dal 2006; inoltre, ha precisato che il 2 agosto 2011 e il 20 aprile 2012 questa valutazione è stata confermata da Nord LB. La Germania ha fatto notare che anche Deutsche Kreditbank AG (DKB) ha fornito indicazioni relative al *rating* in cui conferma che in base ai dati finanziari di MFAG relativi all'esercizio 2006, alla società è stato assegnato un *rating* di […] sulla scala di valutazione interna della banca, che corrisponde a un *rating* […] di Standard & Poor's e a un *rating* […] di Moody's.

(104) La Tabella 4 presenta sinteticamente i *rating* assegnati a MFAG dal 2006 al 2012 (il periodo in esame).

*Tabella 4*

**Valutazione del merito di credito di MFAG nel periodo 2006-2012**

**(…)** [25]

3.3.4. **Valutazione della perdita in caso di inadempimento (LGD)**

(105) In merito alla copertura della garanzia reale dei prestiti e alla perdita in caso di inadempimento («*Loss Given Default*», LGD), la Germania ha chiarito che i prestiti sono erogati dagli azionisti di FLH sotto forma di finanziamento ponte; ciò significa che dovranno essere convertiti in capitale una volta ottenuta l'autorizzazione della Commissione. A questo proposito, la Germania ha anche precisato che è per questo motivo che i prestiti non sono coperti da garanzia reale.

(106) La Germania ha fatto presente che non vi sono modalità precise di rimborso per i prestiti degli azionisti: poiché è prevista la trasformazione dei prestiti in capitale sociale, non vi sarà alcun rimborso. Secondo la Germania, se i prestiti non dovessero essere convertiti in capitale sociale a causa della mancata autorizzazione del finanziamento degli interventi infrastrutturali da parte della Commissione, a norma dell'articolo 488, paragrafo 3, del *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (codice civile tedesco) il contratto di finanziamento potrà essere risolto entro il termine di 3 mesi. La risoluzione del contratto comporta la scadenza del prestito e il rimborso dell'importo del prestito maggiorato degli interessi.

(107) La Germania sostiene che sebbene i prestiti non siano coperti da garanzia reale, l'LGD di FLH dovrebbe essere considerata almeno inferiore a […]% e addirittura vicina a […]% perché il valore delle attività di FLH (ovvero […] milioni di EUR nel 2010) è superiore al valore delle passività ([…] milioni di EUR nel 2010). A giudizio della Germania, in caso di fallimento le attività di FLH sarebbero sufficienti ad assicurare la copertura.

(108) Secondo la Germania, le attività di FLH, costituite tra l'altro da terreni, edifici, impianti tecnici e macchine, non sono costituite a garanzia dei suoi azionisti o di creditori esterni.

3.3.5. **Assenza di vantaggi ottenuti attraverso gli apporti di capitale**

(109) Relativamente agli apporti di capitale per la costruzione dell'aeroporto, la Germania ha sottolineato che il test dell'operatore in un'economia di mercato («test MEO») non si può applicare perché la costruzione dell'aeroporto costituisce una misura di politica economica generale che esula dal controllo sugli aiuti di Stato.

3.4. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

(110) La Germania ha fatto presente che anche nell'ipotesi in cui il finanziamento degli interventi programmati dovesse essere considerato un aiuto di Stato, esso risulterebbe comunque compatibile con il mercato interno perché soddisfa le condizioni stabilite nel punto 61 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione. Secondo la Germania, dopo l'entrata in vigore degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione l'aiuto sarebbe compatibile anche con i principi comuni indicati nel titolo 5 di tali orientamenti.

3.4.1. **Obiettivo ben definito di interesse comune**

(111) La Germania ha affermato che il finanziamento degli investimenti in esame persegue un obiettivo ben definito di interesse comune.

[25] Informazioni aziendali riservate.

(112) A questo proposito, la Germania ha osservato che il settore del trasporto aereo delle merci e in particolare i servizi espresso stanno registrando una forte crescita specialmente all'aeroporto di Lipsia/Halle (tra il 2007 e il 2010, il volume di merci trasportate è cresciuto da 101 364 tonnellate a 663 059 tonnellate). La Germania ha inoltre fatto valere che i vettori cargo stanno ampliando la loro capacità operativa. La Germania ha fatto notare che i tre principali *hub* merci tedeschi – Francoforte sul Meno, Monaco e Colonia/Bonn – sono soggetti a limitazioni dei voli notturni e che in forza di una sentenza del 4 aprile 2012 l'aeroporto di Francoforte sul Meno non è più autorizzato ai voli notturni. Secondo la Germania, FLH contribuisce quindi a decongestionare altri aeroporti merci tedeschi.

(113) Per quanto riguarda il contributo dell'aeroporto alla connettività della regione, la Germania ha affermato che il progetto in esame è incluso nel piano generale del 2004 (con durata prevista fino al 2020) relativo alla rete di trasporti transeuropea e in particolare nella sua strategia di sviluppo che considera l'aeroporto in questione un «*punto della rete comunitaria*». La Germania ha sottolineato che l'aeroporto è collocato nella Germania centrale, in prossimità di cinque importanti assi di trasporto transeuropei e corridoi paneuropei, all'incrocio tra due autostrade federali che collegano l'Europa lungo gli assi nord-sud (A 9) ed est-ovest (A 14). La Germania ha anche fatto presente che l'aeroporto è collegato con la rete ferroviaria e stradale il che favorisce un trasporto più efficiente delle merci. La Germania ha inoltre osservato che il progetto persegue «*lo sviluppo di una rete di trasporti europei integrati*» come stabilito dal punto 12 del piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa ([26]), in cui si osserva che «*sarebbe auspicabile sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato*».

(114) Inoltre, ha affermato che l'attuazione del progetto avrà ricadute positive sull'intera regione e darà un forte impulso al suo sviluppo socio-economico. Più precisamente, il progetto d'investimento permetterà di migliorare l'accessibilità della regione e la sua forza di attrazione verso investitori e visitatori. A questo proposito, la Germania ha osservato che il progetto d'investimento avrà ricadute positive anche sull'occupazione. A sostegno di questa argomentazione, ha asserito che il tasso di disoccupazione nella Sassonia e nella Sassonia-Anhalt, pari rispettivamente al 10,3 % e all'11,2 %, è superiore alla media tedesca che è del 6,9 %.

(115) Secondo la Germania, l'aiuto di Stato persegue quindi un obiettivo ben definito di interesse comune.

3.4.2. **Necessità dell'intervento statale**

(116) La Germania ha indicato che nessun investitore privato sarebbe interessato a finanziare questi interventi infrastrutturali. In proposito, la Germania ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle risente di uno storico ritardo di investimenti e che le misure riguardano investimenti infrastrutturali a lungo termine che rispondono alle esigenze dell'aeroporto in vista del futuro aumento del trasporto merci. La Germania sostiene, senza fornire evidenze a riprova, che le misure non sono sproporzionate nelle dimensioni o nei costi. A parere della Germania, un'ulteriore riduzione dei finanziamenti statali non è possibile perché infrastrutture di questa grandezza non possono essere finanziate con le risorse proprie dei gestori aeroportuali.

(117) La Germania ha anche fatto valere che i ricavi generati dai servizi aeroportuali non coprono i costi di realizzazione delle infrastrutture e a sostegno di questo argomento ha addotto una valutazione controfattuale e del deficit di finanziamento.

(118) A parere della Germania, l'aiuto assicurerà un miglioramento rilevante per il progetto di investimenti che il mercato in sé non è in grado di offrire, e l'intervento dello Stato è necessario.

3.4.3. **Adeguatezza della misura di aiuto**

(119) Secondo la Germania, l'aiuto sarebbe una misura di aiuto appropriata. In proposito, la Germania ha asserito che essendo l'aeroporto situato nella ex Repubblica democratica tedesca, esso soffre di un ritardo di investimenti e ha la necessità di effettuare investimenti rilevanti in un lasso di tempo più breve rispetto agli altri aeroporti.

([26]) Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa, COM(2006) 819 def., 24 gennaio 2007.

(120) Inoltre, secondo la Germania gli interventi infrastrutturali non sarebbero stati realizzati se non ci fosse stato l'aiuto dello Stato. A riprova di questo argomento, la Germania ha fatto presente che nel 2005 il gruppo MFAG ha generato ricavi per 83,8-118 milioni di EUR e FLH ha generato ricavi per 47-80 milioni di EUR. Secondo la Germania, il volume degli investimenti, ovvero 255,625 milioni di EUR, è quindi pari a più del doppio o triplo dei ricavi consolidati di MFAG e supera di più di 3-5 volte i ricavi di FLH riferiti al periodo in cui è stata presa la decisione relativa ai progetti infrastrutturali.

(121) Infine, la Germania ha affermato che il rapporto tra ricavi e volume degli investimenti dimostra che senza un finanziamento pubblico le imprese in questione non realizzerebbero questi interventi.

3.4.4. **Effetto di incentivazione**

(122) Riguardo all'effetto di incentivazione, la Germania ha affermato che l'importo e l'intensità dell'aiuto di Stato destinato agli interventi infrastrutturali in questione sono giustificati. Secondo la Germania, senza il finanziamento dello Stato gli interventi infrastrutturali non sarebbero stati effettuati (cfr. sezione 3.4.3).

(123) A parere della Germania, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione il fatto che alcuni dei progetti di investimento siano già stati completati non ha ridotto l'effetto di incentivazione, dal momento che gli impegni di finanziamento erano stati assunti dagli azionisti prima dell'avvio degli interventi infrastrutturali. Secondo la Germania, l'affermazione della Commissione secondo cui i progetti infrastrutturali possono produrre un utile significativo sul capitale investito travisa in modo evidente la natura degli interventi in questione ed è altresì in contrasto con la prassi decisionale precedente della Commissione. A parere della Germania, la Commissione ha già riconosciuto in numerose occasioni che le misure di questo tipo normalmente non producono un utile significativo sul capitale investito.

3.4.5. **Proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)**

(124) Secondo la Germania, la proporzionalità degli interventi infrastrutturali si può desumere anche dal fatto che tali interventi contribuiscono a ridurre la congestione degli altri scali aeroportuali tedeschi utilizzati per il traffico merci.

(125) Inoltre, la Germania ha affermato che l'importo e l'intensità del finanziamento sono stati limitati al minimo strettamente necessario per realizzare gli interventi infrastrutturali. Stando alla Germania, i costi sono stati determinati in anticipo acquisendo stime dei costi e progetti preliminari. Inoltre, la Germania ha evidenziato che contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione, l'aeroporto non può accrescere i propri ricavi aumentando i diritti aeroportuali, in quanto la maggior parte degli investimenti riguarda interventi infrastrutturali per i quali non è possibile imporre diritti aeroportuali separati.

(126) Inoltre, la Germania ha osservato che in genere non è possibile recuperare i costi di investimento per la costruzione di infrastrutture aeroportuali aumentando i diritti aeroportuali a carico degli utenti. Secondo la Germania, dal momento che i diritti aeroportuali sono approvati dall'autorità aeroportuale competente del Land in cui è situato l'aeroporto, i costi di investimento per la costruzione di infrastrutture aeroportuali non possono essere trasferiti sugli utenti delle infrastrutture a discrezione del gestore. A giudizio della Germania, un eventuale ulteriore aumento dei diritti aeroportuali dello scalo di Lipsia/Halle non sarebbe conforme alle condizioni di mercato e non sarebbe possibile imporlo alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto. Secondo la Germania, occorre tenere presente che i diritti aeroportuali applicati a FLH sono già superiori al livello normale di mercato.

(127) Inoltre, la Germania sostiene che l'intensità dell'aiuto prevista è giustificata. Secondo la Germania, solo l'entità prevista del finanziamento pubblico può garantire la possibilità di realizzare investimenti per gli importi e nei tempi necessari. La Germania ha osservato che l'impossibilità di finanziare privatamente interventi infrastrutturali di questo genere in aeroporti regionali è sufficientemente dimostrata sia dalla prassi decisionale della Commissione, sia dal fatto che non esiste nemmeno un caso noto di finanziamento di tali interventi con risorse proprie degli investitori privati.

(128) La Germania ha sottolineato che la Commissione ha frequentemente e ripetutamente approvato intensità di aiuto fino al 100 %. Secondo la Germania, la prassi della Commissione indica che per essere realizzati gli investimenti simili a quelli in esame devono avere un'intensità di aiuto almeno del 75 %.

(129) La Germania ha indicato che gli interventi infrastrutturali non si basano su un piano industriale, su un calcolo della redditività o su bilanci perché FLH è stato costruito nell'interesse pubblico della Germania.

(130) Su richiesta della Commissione, la Germania ha trasmesso un calcolo del deficit di finanziamento, presentato sinteticamente nella Tabella 5 e nella Tabella 6.

*Tabella 5*

**Calcolo del deficit di finanziamento – scenario I – investimenti finanziati attraverso apporti di capitale effettuati nel 2014**

| Scenario I – investimenti finanziati attraverso apporti di capitale effettuati nel 2014 | In milioni di EUR |
|---|---|
| Tasso di attualizzazione (1) | […]% |
| VAN di Σ flussi di cassa di FLH 2006-2055 | […] |
| VAN delle misure di investimento notificate M1-M16.2 (inclusi i costi di competenza pubblica) | 189,4 |
| VAN del deficit di finanziamento | 166,9 |
| Intensità dell'aiuto (2) | 88,1 % |

(1) Il tasso di attualizzazione è stato determinato mediante il Capital Asset Pricing Model: $r_e = r_f + ß_i$ (MRP)
$R_f$ = tasso base = […]% al 30.12.2005
$ß_i$ = fattore beta = […] all'1.1.2006
MRP = premio al rischio di mercato prima delle imposte = […]% all'1.1.2006.
(2) VAN del deficit di finanziamento/VAN degli investimenti = 166,9 milioni di EUR/189,4 milioni di EUR = 88,10 %.

*Tabella 6*

**Calcolo del deficit di finanziamento – scenario II – investimenti finanziati attraverso apporti di capitale effettuati contestualmente agli investimenti**

| Scenario II – investimenti finanziati attraverso apporti di capitale effettuati nel periodo della necessità di finanziamento (1) | In milioni di EUR |
|---|---|
| Tasso di attualizzazione | […]% |
| VAN di Σ flussi di cassa di FLH 2006-2055 | […] |
| VAN delle misure di investimento notificate M1-M16.2 (inclusi i costi di competenza pubblica) | 189,4 |
| VAN del deficit di finanziamento | 142,1 |
| Intensità dell'aiuto (2) | 75,00 % |

(1) Il periodo dell'investimento è identico a quello del finanziamento attraverso apporti di capitale.
(2) VAN del deficit di finanziamento/VAN degli investimenti = 142,1 milioni di EUR/189,4 milioni di EUR = 75,00 %.

3.4.6. **Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri**

(131) Riguardo alla prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri, la Germania ha sottolineato che il bilancio complessivo degli interventi infrastrutturali all'aeroporto di Lipsia/Halle sarebbe positivo e gli interventi non avrebbero un effetto indebito sugli scambi e sulla concorrenza tra Stati membri. In proposito, la Germania ha indicato che gli interventi infrastrutturali in questione sono di natura non espansiva e non avrebbero alcun effetto sul volume del traffico. La Germania ha fatto notare che la Commissione ha già riconosciuto, in altre decisioni, che le misure di carattere non espansivo non hanno un effetto rilevante sulla concorrenza tra aeroporti.

(132) La Germania ha diviso i potenziali concorrenti di FLH in tre grandi categorie: i) aeroporti situati nelle vicinanze di Lipsia/Halle, ii) altri aeroporti merci tedeschi, iii) importanti aeroporti merci dell'Unione.

(133) Relativamente agli aeroporti situati nelle vicinanze di Lipsia/Halle, la Germania ha osservato che nessuno è specializzato nel trasporto aereo delle merci. Inoltre, la Germania ha affermato che tra questi aeroporti, ad esempio Altenburg-Nobitz, Berlino Brandeburgo, Dresda, Erfurt, Hof, Magdeburgo, Magdeburgo-Cochstedt e Praga, nessuno è realmente in concorrenza con Lipsia/Halle. A sostegno di questa affermazione, la Germania ha spiegato che alcuni di questi aeroporti sono troppo distanti geograficamente, sono situati in regioni economiche diverse, hanno bacini di utenza nettamente diversi o sono di dimensioni molto piccole.

(134) Riguardo agli altri aeroporti merci tedeschi, la Germania ha affermato che la concorrenza di Lipsia/Halle è limitata perché i principali *hub* tedeschi concorrenti per il traffico merci (Francoforte sul Meno, Monaco e Colonia/Bonn) hanno strozzature che ne penalizzano la capacità o sono soggetti a limitazioni dei voli notturni.

(135) Secondo la Germania, non esiste una sovrapposizione, dal punto di vista della concorrenza, nemmeno con gli altri aeroporti merci dell'Unione, principalmente Bruxelles e Vatry. In proposito, la Germania ha osservato che l'aeroporto di Lipsia/Halle, situato al centro dell'Europa, è in una posizione unica che gli permette di servire sia l'Europa occidentale, sia l'Europa orientale; né Bruxelles, né Vatry sono in grado di garantire un accesso sufficiente ai mercati sempre più importanti dell'Europa centrale e orientale. Per quanto riguarda l'aeroporto di Vatry, la Germania ha fatto notare che si tratta di uno scalo molto piccolo e che nel 2010 il volume del traffico merci a Lipsia/Halle è stato più di 80 volte superiore a quello di Vatry. Inoltre, secondo la Germania i collegamenti di quest'ultimo aeroporto con la rete ferroviaria e stradale sono meno buoni di quelli di Lipsia/Halle. Per quanto concerne l'aeroporto di Bruxelles, la Germania ha affermato che mentre negli ultimi anni lo scalo di Lipsia Halle ha fatto registrare un aumento del volume del traffico merci, nello stesso periodo l'aeroporto di Bruxelles ha subito un calo. Sempre secondo la Germania, l'aeroporto di Bruxelles è soggetto a limitazioni significative dei voli notturni e quindi la concorrenza è limitata.

(136) Inoltre, la Germania ha affermato che contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione, l'accesso alle infrastrutture aeroportuali è assicurato a tutti gli utenti in modo paritario e non discriminatorio. Secondo la Germania, i singoli utenti dell'aeroporto non hanno ricevuto sconti ingiustificati basati sul volume. Inoltre, a parere della Germania la questione dell'accesso paritario e non discriminatorio all'aeroporto è già stata affrontata dalla Commissione nella sua precedente decisione relativa al finanziamento dell'aeroporto di Lipsia/Halle ([27]).

(137) Di conseguenza, a parere della Germania l'eventuale aiuto di Stato può essere ritenuto compatibile con il mercato interno.

## 4. **OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI**

### 4.1. HOLDING AEROPORTUALE MITTELDEUTSCHE (MFAG)

(138) Il 26 ottobre 2011, MFAG ha presentato le proprie osservazioni sulla decisione di avvio insieme a FLH. Le osservazioni di MFAG sono sostanzialmente in linea con quelle della Germania.

#### 4.1.1. **Nozione di attività economica e competenze pubbliche**

(139) MFAG ha affermato che la costruzione di infrastrutture all'aeroporto di Lipsia/Halle non costituisce un'attività economica e che quindi il finanziamento in questione non è ricompreso nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. In proposito, MFAG ha fatto presente che un investitore privato non avrebbe realizzato gli interventi in questione e non li realizzerebbe nemmeno ora. MFAG ha anche affermato che non esiste un mercato delle infrastrutture aeroportuali e che gli aeroporti non sono in grado di finanziare da soli gli investimenti destinati alle loro infrastrutture. MFAG teme che l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alle infrastrutture aeroportuali determini una riduzione degli investimenti infrastrutturali negli aeroporti.

(140) MFAG ha anche affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è stato sviluppato nell'interesse pubblico e che il test MEO non si applica al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. In proposito, MFAG ha fatto valere che nell'Unione non esiste nemmeno un caso di un investitore privato che abbia costruito o sviluppato in modo rilevante un aeroporto utilizzando risorse proprie. Di conseguenza, anziché utilizzare il test MEO, la Commissione deve secondo MFAG valutare se le infrastrutture sono offerte a tutti gli utilizzatori in modo aperto e non discriminatorio. Secondo MFAG, nell'aeroporto di Lipsia/Halle questa condizione è soddisfatta. Per questo, stando a MFAG, gli interventi infrastrutturali non sono basati su un piano industriale o su prospettive di redditività a lungo termine.

([27]) Decisione 2008/948/CE.

(141) Inoltre, MFAG ha precisato che la costruzione dell'aeroporto ha contribuito al perseguimento di obiettivi di politica regionale e al sostegno di una regione economicamente svantaggiata. Secondo MFAG, questa è una tipica responsabilità dello Stato che non può essere assunta da investitori privati, e pertanto non può essere valutata in base alle norme sugli aiuti di Stato.

(142) Sempre secondo MFAG, sebbene il finanziamento delle infrastrutture costituisca in generale un'attività economica, gli interventi in questione ricadono nella sfera delle competenze pubbliche e quindi non costituiscono un aiuto di Stato.

(143) Riguardo alle attività di competenza pubblica, MFAG ha affermato che la Commissione deve distinguere tra la protezione del trasporto aereo contro minacce esterne, la protezione del traffico aereo contro minacce operative e la protezione di terzi contro minacce operative del traffico aereo. In proposito, MFAG ha affermato che la protezione contro minacce operative e la protezione dei diritti di terzi dovrebbero essere considerate ricadenti nelle competenze pubbliche. MFAG ha osservato che nella sua prassi decisionale la Commissione ha considerato gli interventi nel settore della protezione antincendio, della navigazione aerea e del controllo del traffico aereo, in particolare Deutscher Wetterdienst (Servizio meteorologico tedesco) e Deutsche Flugsicherung (Navigazione aerea tedesca), come ricadenti nelle competenze pubbliche.

#### 4.1.2. **Conformità al mercato dei prestiti degli azionisti di FLH**

(144) Secondo MFAG, i prestiti degli azionisti sono stati concessi a condizioni di mercato e si dovrebbe tenere conto dei *rating* attribuiti a MFAG da Nord LB e Deutsche Kreditbank AG. A questo proposito, MFAG ha precisato che Nord LB e Deutsche Kreditbank AG hanno attribuito a MFAG ed FLH la categoria di *rating* […] con una probabilità media di insolvenza del […]%. MFAG ha precisato che la categoria di *rating* […] è paragonabile alla categoria di *rating* esterno da […] a […] di Standard&Poor's, da […] a […] di Moody's e da […] ad […] di Fitch.

(145) MFAG ha anche fatto presente che i prestiti degli azionisti di FLH sono coperti da garanzie elevate. Inoltre, ha fatto notare che i prestiti di FLH saranno utilizzati per finanziare investimenti infrastrutturali sostenibili e che le attività di FLH non sono costituite in garanzia ipotecaria («*Grundpfandrechte*»). Considerando il *rating* molto buono e il livello elevato di garanzia reale, il margine di rischio dovrebbe essere fissato secondo MFAG a un massimo di […] punti base.

(146) Poiché i margini di rischio dei prestiti di FLH sono fissati tra […] e […] punti base, MFAG ritiene che i prestiti siano stati concessi a condizioni di mercato e non implichino un aiuto di Stato.

#### 4.1.3. **Compatibilità dell'aiuto**

(147) MFAG ritiene che in ogni caso gli apporti di capitale sarebbero compatibili con il mercato interno.

(148) MFAG ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle ha effetti positivi rilevanti sull'occupazione della regione, con 5 100 persone (dipendenti di MFAG, compagnie aeree, ristoranti, imprese di *catering*, autorità pubbliche e altre imprese) impiegate direttamente presso l'aeroporto e circa 8 100 persone impiegate indirettamente.

(149) Inoltre, alla luce delle limitazioni dei voli notturni e delle strozzature che penalizzano la capacità in altri aeroporti (quali Francoforte sul Meno, Monaco, Berlino, Düsseldorf e Amburgo), lo scalo aeroportuale di Lipsia/Halle svolge a parere di MFAG un ruolo importante nel decongestionamento di questi altri aeroporti tedeschi e quindi contribuisce a garantire l'offerta aeroportuale della Germania nel suo complesso.

(150) Riguardo alla natura non discriminatoria dei diritti aeroportuali, MFAG ha affermato che il tariffario in vigore all'aeroporto di Lipsia/Halle non è inteso a favorire una sola compagnia aerea. MFAG ha anche fatto notare che tutte le compagnie aeree sono soggette agli stessi diritti di approdo e che le infrastrutture sono utilizzate da tutti gli utenti in modo uniforme e non discriminatorio.

(151) Relativamente alla necessità dell'aiuto e al suo effetto di incentivazione, MFAG ha affermato che senza i prestiti degli azionisti o gli apporti di capitale gli interventi non sarebbero stati effettuati. Stando alle informazioni presentate da MFAG, l'importo totale degli investimenti, ovvero 225,6 milioni di EUR, è pari a due o tre volte il fatturato medio di MFAG e a più di cinque volte il fatturato medio annuo di FLH riferito al periodo in cui sono state prese le decisioni riguardanti i progetti infrastrutturali. Secondo MFAG, il fatto che gli interventi siano già stati in parte realizzati non esclude l'esistenza dell'effetto di incentivazione, dato che tali interventi sono stati effettuati solo dopo l'ottenimento delle garanzie finanziarie e l'adozione delle decisioni degli azionisti pubblici, che hanno assicurato anche il finanziamento provvisorio mediante i prestiti degli azionisti.

(152) A giudizio di MFAG, le misure in esame non hanno falsato la concorrenza e non hanno avuto effetti negativi sull'aeroporto di Bruxelles o su quello di Vatry. Secondo MFAG, l'aeroporto di Bruxelles è penalizzato dalle limitazioni dei voli notturni, che sono il motivo per il quale DHL ha deciso di trasferirsi all'aeroporto di Lipsia/Halle in un orizzonte di lungo periodo. Per quanto riguarda Vatry, MFAG ha osservato che stando agli articoli comparsi sulla stampa l'attività merci in questo scalo è molto limitata (circa 5-6 voli alla settimana).

### 4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) ADV ha trasmesso le proprie osservazioni in merito alla decisione di avvio il 27 ottobre 2011. Tali osservazioni sono pienamente in linea con i commenti presentati da MFAG. ADV ha fatto notare che l'aeroporto di Lipsia/Halle è importante per lo sviluppo regionale.

### 4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS ha presentato le proprie osservazioni con lettera del 28 ottobre 2011.

(155) DFS ha affermato che i progetti infrastrutturali da M3 a M8 e M10 (cfr. Tabella 2) contribuiscono a una gestione sicura e regolare del traffico aereo all'aeroporto di Lipsia/Halle. A questo proposito, DFS ha affermato che il progetto M3 contribuisce a ridurre la pressione sulle vie di rullaggio e sui ponti di attraversamento, il progetto M5 andava realizzato con urgenza per garantire l'assenza di ostacoli per gli aeromobili in rullaggio nella parte sud dell'aeroporto e il progetto M8 serve come base per le operazioni di soccorso aereo ed emergenza. DFS ha inoltre affermato che il progetto M10 le sarebbe utile per le sue attività ai sensi dell'articolo 29b, paragrafo 2, della *Luftverkehrsgesetz* (legge sul trasporto aereo, «LuftVG») al fine di proteggere il pubblico contro rumori eccessivi.

### 4.4. AZIONISTI DI MFAG O/E FLH

#### 4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) Il Landkreis Nordsachsen ha presentato le proprie osservazioni con lettera del 27 ottobre 2011.

(157) Il Landkreis Nordsachsen ha affermato che l'aeroporto dà grande impulso allo sviluppo economico e all'occupazione nella regione. Inoltre, ha fatto presente che per motivi storici l'aeroporto ha una necessità di ulteriori investimenti maggiore rispetto ad altri scali aeroportuali tedeschi e che la nozione di attività di competenza pubblica deve essere interpretata in senso più ampio.

(158) Il Landkreis Nordsachsen ha anche osservato che i diritti aeroportuali non sono sufficienti per finanziare gli investimenti necessari e che a suo parere gli apporti di capitale previsti hanno avuto un effetto di incentivazione. Ha concluso le sue osservazioni affermando che senza il finanziamento l'aeroporto non sarebbe stato in grado di realizzare il progetto infrastrutturale.

#### 4.4.2. **Stadt Dresden**

(159) La città di Dresda, azionista di minoranza di MFAG, ha trasmesso le proprie osservazioni il 28 ottobre 2011. Tali osservazioni sono in linea con quelle di MFAG e del Landkreis Nordsachsen.

(160) La città di Dresda ha osservato che con 5 100 persone assunte direttamente l'aeroporto è il principale datore di lavoro della regione e quindi è uno stimolo economico importante per la regione. Inoltre, ha sottolineato che grazie all'autorizzazione ai voli notturni l'aeroporto di Lipsia/Halle ha un ruolo importante nel decongestionamento di altri aeroporti tedeschi.

(161) La città di Dresda ha affermato che le spese di investimento per le infrastrutture aeroportuali non possono essere finanziate interamente dagli utenti dello scalo attraverso i diritti aeroportuali e che storicamente lo sviluppo degli aeroporti è stato effettuato in genere con finanziamenti pubblici. Inoltre, secondo la città di Dresda in Germania i diritti aeroportuali non sono fissati liberamente dai gestori degli aeroporti ma devono essere approvati ufficialmente dalle autorità pubbliche.

(162) La città di Dresda ha anche affermato che gli interventi infrastrutturali all'aeroporto di Lipsia/Halle non hanno inciso in modo indebito sul mercato interno, dal momento che tutti gli aeroporti tedeschi e stranieri in concorrenza con lo scalo operano quasi a piena capacità mentre l'aeroporto di Vatry non opera quasi per nulla.

4.4.3. **Stadt Leipzig**

(163) Il 28 ottobre 2011 la Commissione ha ricevuto le osservazioni formulate dalla città di Lipsia, che è un azionista di MFAG. Tali osservazioni sono in linea con quelle della città di Dresda e di MFAG.

4.5. SPEDIZIONIERI AEREI E CORRIERI ESPRESSO

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) Il 27 ottobre 2011 la compagnia aerea cargo EAT, con base all'aeroporto di Lipsia/Halle, ha presentato le proprie osservazioni sulla decisione di avvio. EAT ha affermato di essere controllata al 100 % da Deutsche Post AG e di utilizzare Lipsia/Halle come *hub* principale per le proprie attività.

(165) EAT ha fatto presente che a sua conoscenza tutti gli utenti potenziali hanno accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio, come conferma in particolare il sistema di tariffazione trasparente che si applica a tutti gli utenti.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo ha trasmesso le proprie osservazioni il 26 ottobre 2011. Tali osservazioni sono pienamente in linea con quelle presentate da EAT. Lufthansa Cargo ha confermato che tutti gli utenti potenziali hanno accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Emons Spedition ha trasmesso le proprie osservazioni il 18 ottobre 2011. Tali osservazioni sono pienamente in linea quelle presentate da EAT. Emons ha sottolineato che il finanziamento pubblico degli interventi di miglioramento delle infrastrutture aeroportuali è essenziale per gli aeroporti e per gli utenti aeroportuali.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Spero Logistics Europe ha trasmesso le proprie osservazioni il 28 ottobre 2011. Tali osservazioni sono pienamente in linea con quelle presentate da EAT e da Emons Spedition.

(169) Spero ha inoltre affermato che l'autorizzazione ai voli notturni è particolarmente importante per il trasporto aereo delle merci. Spero ha precisato di aver scelto Lipsia/Halle come base per le proprie attività in ragione della posizione geografica al centro dell'Europa, che assicura l'accesso al più grande mercato europeo e tempi di volo più brevi per l'Asia.

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Alleanza economica tedesco-russa)**

(170) Il 25 ottobre 2011, Deutsch Russische Wirtschaftsallianz («Wirtschaftsallianz») ha fatto presente che lo sviluppo dell'aeroporto è essenziale per la crescita economica nella regione.

(171) Wirtschaftsallianz ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è importante per il progetto SALIS, riguardante i trasporti speciali necessari per le operazioni della NATO in Afghanistan. Secondo Wirtschaftsallianz, le condizioni per l'attuazione del progetto attualmente sono disponibili soltanto a Lipsia, in particolare per quanto riguarda i requisiti di sicurezza previsti dalle direttive NATO, l'autorizzazione ad operare 24/7, le piste lunghe 3 000 metri, la disponibilità di aree di deposito e carico sufficienti e la capacità di effettuare la manutenzione tecnica per gli aerei russi utilizzati nel progetto SALIS.

4.5.6. **Altri spedizionieri merci e associazioni**

(172) La Commissione ha ricevuto osservazioni anche da Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, JET-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic e Volga-Dnepr. Le osservazioni formulate da questi soggetti sono pienamente in linea con quelle presentate da EAT e sottolineano l'importanza dell'aeroporto di Lipsia/Halle per lo sviluppo e l'accessibilità della regione.

4.6. COMPAGNIE AEREE PASSEGGERI E ASSOCIAZIONI PER IL TURISMO

4.6.1. **Germanwings**

(173) Germanwings, controllata di Deutsche Lufthansa AG, ha presentato le proprie osservazioni il 26 ottobre 2011.

(174) Germanwings ha affermato che la costruzione e lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali non si possono finanziare interamente con i diritti aeroportuali e ha spiegato che gran parte delle misure identificate nella decisione di avvio riguarda interventi legati alla sicurezza dell'aviazione o interventi che danno attuazione a norme sulla sicurezza. Germanwings ha inoltre affermato che questi interventi non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

(175) Germanwings ha sottolineato che la Commissione dovrebbe tenere conto della situazione specifica dell'aeroporto di Lipsia/Halle e del ritardo di investimenti nell'infrastruttura aeroportuale conseguente alla riunificazione della Germania.

(176) Inoltre, Germanwings ha affermato che le infrastrutture dell'aeroporto di Lipsia/Halle sono a disposizione di tutti i potenziali utenti senza discriminazioni o trattamenti preferenziali *de facto* a favore di un'unica compagnia aerea.

#### 4.6.2. **Altre compagnie aeree e associazioni per il turismo**

(177) La Commissione ha ricevuto osservazioni anche da Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband e Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Tali osservazioni sono pienamente in linea con quelle presentate da Germanwings.

### 4.7. IMPRESE SITUATE IN PROSSIMITÀ DELL'AEROPORTO E ASSOCIAZIONI

#### 4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) BMW ha presentato le proprie osservazioni con lettera del 27 ottobre 2011.

(179) BMW ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è importante per l'industria locale e ha effetti esterni positivi sulla regione e sulle imprese che vi hanno sede. Inoltre, ha osservato che la Commissione dovrebbe tenere conto del ritardo di investimenti accumulato dall'aeroporto di Lipsia/Halle prima della riunificazione della Germania. Considerando l'importanza dell'aeroporto per la regione, BMW ritiene che il finanziamento pubblico debba essere considerato compatibile.

#### 4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) EADS ha trasmesso le proprie osservazioni in merito alla decisione di avvio con lettera del 27 ottobre 2011.

(181) EADS ha sottolineato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è molto importante per l'economia della regione ed è stato uno dei fattori principali che hanno indotto EADS a decidere di costituire una controllata nella regione.

#### 4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) EEX, società commerciale nel campo dell'energia con sede a Lipsia, ha presentato le proprie osservazioni il 27 ottobre 2011.

(183) EEX ha indicato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è molto importante per la regione e per i dipendenti di EEX, e che non ritiene possibile servirsi di altri aeroporti europei in alternativa a FLH.

#### 4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (IHK - Camera di commercio e dell'industria di Halle-Dessau)**

(184) L'IHK ha trasmesso le sue osservazioni il 26 ottobre 2014.

(185) L'IHK ha fatto presente che la competizione sul mercato aeroportuale dell'Unione produce interdipendenze positive: miglioramenti delle infrastrutture di un aeroporto hanno ricadute positive anche su altri aeroporti. A questo proposito, ha precisato che gli effetti di rete positivi del programma infrastrutturale intrapreso all'aeroporto di Lipsia/Halle sono stati predominanti. A parere dell'IHK, occorre tenere conto delle debolezze strutturali e del ritardo di investimenti della Germania orientale; inoltre, senza un investimento pubblico iniziale non è pensabile secondo l'IHK che il settore privato effettui a sua volta investimenti rilevanti.

#### 4.7.5. **Altre associazioni**

(186) La Commissione ha ricevuto commenti anche da Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland e Leipziger Messe. Tali osservazioni sono pienamente in linea con quelle presentate da BMW ed EADS.

### 4.8. COMITATO «ANTI-RUMORE» DEI CITTADINI DI SCHKEUDITZ

(187) Il comitato dei cittadini ha presentato le proprie osservazioni il 24 agosto 2011.

(188) Stando al comitato, i suoi membri hanno notato che la pista sud è utilizzata quasi esclusivamente da DHL; a suo parere, DHL è l'utilizzatore pressoché esclusivo di tale pista e dell'area sud-est dell'aeroporto. Visto l'utilizzo intensivo che DHL fa di questa infrastruttura, non si può ritenere, a parere del comitato, che gli investimenti riguardino il trasporto passeggeri.

## 5. COMMENTI DELLA GERMANIA ALLE OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

(189) La Germania ha osservato innanzitutto che i commenti dei 34 terzi interessati sono a favore della realizzazione delle misure notificate.

(190) La Germania ha fatto presente che le osservazioni dei terzi interessati confermano la sua argomentazione secondo cui gli interventi infrastrutturali in questione sono di competenza pubblica. In proposito, la Germania ha sottolineato come DFS abbia evidenziato che gli interventi da M3 a M8 ed M10 sono stati realizzati nell'esercizio delle funzioni pubbliche e ha altresì fatto notare come numerosi terzi interessati abbiano indicato che le regole sugli aiuti di Stato non sono applicabili alle misure in esame.

(191) Inoltre, la Germania ha fatto presente che le osservazioni dimostrano in modo chiaro che il finanziamento pubblico soddisfa i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 3, del trattato. Ha fatto notare in particolare che le città, le autorità locali e le camere di commercio, come anche le imprese situate nella regione, hanno posto in risalto l'importanza economica e regionale dell'aeroporto. Secondo la Germania, è indubbio che la costruzione e la gestione dell'aeroporto rispondano a un obiettivo di interesse comune chiaramente definito. Inoltre, la Germania ha messo in rilievo come le osservazioni dei terzi interessati confermino anche la necessità e la proporzionalità del finanziamento pubblico.

(192) Riguardo al possibile effetto negativo indebito sulla concorrenza e sugli scambi, la Germania ha fatto notare che né l'aeroporto di Vatry, né quello di Bruxelles hanno presentato osservazioni sulla decisione di avvio. Secondo la Germania, questo dimostra che i due aeroporti non sono preoccupati di un'eventuale incidenza negativa delle misure in esame. La Germania ha fatto presente che questa posizione è avvalorata anche da altri terzi interessati quali Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings e Jade Cargo, e che anche Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING ed Aircargo Club Deutschland hanno indicato che non vi è alcuna sovrapposizione, dal punto di vista della concorrenza, tra il bacino di utenza dell'aeroporto di Lipsia/Halle e quelli degli scali di Bruxelles o Vatry.

(193) Riguardo al requisito relativo all'accesso paritario e non discriminatorio all'aeroporto, la Germania ha osservato che i commenti formulati dai terzi interessati confermano che i diritti aeroportuali sono stati fissati in modo non discriminatorio.

## 6. VALUTAZIONE

(194) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1 del trattato, «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».

(195) I criteri sanciti all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Ne consegue che le misure in esame costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) le misure sono concesse dallo Stato, ovvero tramite risorse statali,

b) favoriscono talune imprese o talune produzioni,

c) falsano o minacciano di falsare la concorrenza,

d) incidono sugli scambi tra Stati membri.

### 6.1. NOZIONE DI IMPRESA E DI ATTIVITÀ ECONOMICA

#### 6.1.1. **Nozione di impresa**

(196) Al fine di determinare la sussistenza di un aiuto di Stato è necessario stabilire innanzitutto se il beneficiario eserciti un'attività economica e quindi possa essere considerato un'impresa ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ([28]).

([28]) Cfr. causa C-35/96, *Commissione/Italia* (Raccolta 1998, pag. I/3851) e cause da C-180/98 a 184/98, *Pavlov* (Raccolta 2000, pag. I-6451).

(197) In proposito, la Germania ha affermato che la nozione di «impresa», ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non si applica agli aeroporti almeno per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture di aeroporti regionali. Secondo la Germania, la costruzione di tali infrastrutture non è un'attività economica, bensì una misura generale che persegue obiettivi legati alla politica dei trasporti, economica e regionale; inoltre, a suo parere la costruzione di infrastrutture aeroportuali non costituisce un'attività economica perché un investitore privato non svolgerebbe tale attività. La Germania ha altresì affermato, a questo riguardo, che gli aeroporti hanno per le infrastrutture, le attrezzature e la gestione costi fissi superiori alla media e la loro libertà d'azione sarebbe limitata dall'esistenza di condizioni giuridiche e obblighi rigorosi. A parere della Germania, inoltre, i riferimenti alla sentenza *Aéroports de Paris* e alla sentenza *Lipsia/Halle* non hanno pertinenza con le misure in questione. Riguardo alla sentenza *Aéroports de Paris*, la Germania ha affermato che la sentenza concerne non già la costruzione di infrastrutture aeroportuali, bensì l'esercizio di un aeroporto. Allo stesso modo, secondo la Germania, la sentenza *Aéroports de Paris* non verte sull'interpretazione della nozione di «impresa» ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, ma riguarda una violazione del divieto dell'abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102 del trattato. Relativamente alla sentenza *Lipsia/Halle*, a parere della Germania la sentenza del Tribunale non costituisce un precedente nella giurisprudenza, in quanto è stata impugnata.

(198) Con riferimento alla nozione di «impresa», si fa notare che la Corte di giustizia ha sempre definito le imprese come soggetti che esercitano un'attività economica, a prescindere dal rispettivo status giuridico o assetto proprietario e dalle modalità di finanziamento ([29]). Qualsiasi attività consistente nell'offerta di beni e servizi su un determinato mercato costituisce un'attività economica ([30]). Il carattere economico di un'attività quindi non dipende dalla circostanza che essa generi profitti ([31]).

(199) Nella sentenza *Aéroports de Paris* ([32]), la Corte di giustizia ha stabilito che anche la gestione di un aeroporto consistente nella fornitura di servizi aeroportuali a compagnie aeree e ai vari prestatori di servizi costituisce un'attività economica. Nella sentenza pronunciata nella causa *Aeroporto di Lipsia-Halle* ([33]), il Tribunale ha confermato che la gestione di un aeroporto costituisce un'attività economica, della quale la costruzione dell'infrastruttura aeroportuale è parte inseparabile.

(200) La Commissione ricorda che nella sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle*, il Tribunale ha ritenuto che dal 2000 non potesse più essere esclusa l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali ([34]). Di conseguenza, dalla data di pronuncia della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000), la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività soggette ai controlli in materia di aiuti di Stato.

(201) Nella sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle*, il Tribunale ha anche sostenuto che non ha rilevanza il fatto che la costruzione o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali persegua eventualmente obiettivi di politica regionale, economica o dei trasporti. Infatti, dalla giurisprudenza costante risulta che le finalità perseguite da misure specifiche non hanno rilevanza; hanno rilevanza invece gli effetti che esse causano ([35]).

(202) Inoltre, nella sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle* il Tribunale ha confermato che l'esistenza di un mercato per le infrastrutture aeroportuali è dimostrata dal fatto che l'aeroporto di Lipsia/Halle era in concorrenza con altri aeroporti regionali, in particolare quelli di Vatry (Francia) e Bruxelles (Belgio), per l'insediamento di un *hub* europeo di corriere espresso di DHL.

([29]) Cfr. 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), parte 2.1, e giurisprudenza associata, in particolare cause riunite da C-180/98 a C-184/98 *Pavlov e altri* (Raccolta 2000, pag. I-6451), ma cfr. anche causa C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze e a.* (Raccolta 2006, pag. I-289); causa C-205/03 P *FENIN/Commissione* (Raccolta 2006, pag. I-6295), e causa C-49/07 *MOTOE* (Raccolta 2008, pag. I-4863).

([30]) Causa 118/85, *Commissione/Italia* (Raccolta 1987, pag. 2599, punto 7); causa C-35/96, *Commissione/Italia,* (Raccolta 1998, pag. I-3851, punto 36); *Pavlov e altri*, punto 75.

([31]) Cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78 *Van* Land*ewyck* (Raccolta 1980, pag. 3125, punto 88); causa C-244/94, *FFSA e altri* (Raccolta 1995, pag. I-4013, punto 21); e causa C-49/07, *MOTOE,* (Raccolta 2008, pag. I-4863, punti 27 e 28).

([32]) Causa T-128/98, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla causa C-82/01 (Raccolta 2002, pag. I-09297), punti da 75 a 79.

([33]) Cause riunite T-443/08 e T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione* (sentenza «*Aeroporto di Lipsia-Halle*») (Raccolta 2011, pag. II-1311), in particolare punti 93 e 94; confermata dalla causa C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione* (2012), non ancora pubblicata.

([34]) Cfr. sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 106.

([35]) Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 102 e successivi.

(203) Secondo la giurisprudenza, si deve anche considerare che, ai fini dell'esame della natura economica dell'attività del gestore aeroportuale nel contesto del finanziamento pubblico degli interventi volti allo sviluppo dell'infrastruttura, non si deve dissociare l'attività consistente nel costruire o nell'ampliare un'infrastruttura dal successivo utilizzo che ne viene fatto ([36]).

(204) Inoltre, nella sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle* il Tribunale ha affermato che: *«le piste di atterraggio e di decollo sono elementi essenziali per le attività economiche condotte da un gestore di aeroporti. La costruzione di piste di atterraggio e di decollo consente pertanto ad un aeroporto di svolgere la sua principale attività economica o, quando si tratta della costruzione di una pista supplementare o dell'estensione di una pista esistente, di svilupparla»*.

(205) Alla luce della giurisprudenza citata nei considerando 196 e 204, la Commissione osserva che l'infrastruttura oggetto della presente decisione sarà gestita direttamente dal gestore aeroportuale FLH a fini commerciali o fornirà un supporto indiretto all'esercizio commerciale dell'aeroporto nel suo complesso, rendendo possibile tale esercizio.

(206) In proposito, la Commissione osserva che secondo la normativa tedesca, in particolare […], i diritti devono essere stabiliti dal gestore aeroportuale e sottoposti al ministero federale dei Trasporti per approvazione. La Commissione fa presente che i diritti aeroportuali sono stabiliti dai gestori aeroportuali nel rispetto dei vincoli normativi per evitare qualsiasi discriminazione indebita tra gli utenti degli aeroporti e possibili abusi di posizione dominante da parte dei gestori aeroportuali. La Commissione ritiene tuttavia che ciò non impedisca ai gestori aeroportuali di fissare l'importo dei diritti aeroportuali tenendo conto degli investimenti necessari e dei relativi costi. Questo è confermato in particolare dalle prescrizioni di […] e […] del […].

(207) La Commissione rileva inoltre che la costruzione e lo sviluppo dell'infrastruttura oggetto della presente decisione permetterà a FLH di accrescere la propria capacità e attività economica in qualità di gestore dell'aeroporto di Lipsia/Halle. Il gestore aeroportuale FLH fornisce servizi aeroportuali dietro remunerazione costituita, in particolare, da diritti aeroportuali ma anche da altri proventi relativi allo sfruttamento dell'infrastruttura e alla fornitura di servizi accessori, quali ad esempio la locazione di hangar, che devono essere considerati la contropartita di servizi resi.

(208) La Commissione ritiene pertanto che l'infrastruttura oggetto della presente decisione sia un'infrastruttura utilizzabile a fini commerciali. FLH è quindi un'impresa ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.1.2. **Attività ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche**

(209) Tuttavia, non tutte le attività poste in essere da un aeroporto sono necessariamente attività di natura economica ([37]). Dato che la classificazione di un soggetto come impresa fa sempre riferimento a un'attività specifica, è necessario distinguere tra le attività di un determinato aeroporto e stabilire in quale misura tali attività siano di natura economica. Se un aeroporto svolge delle attività sia di natura economica che non economica, esso è considerato un'impresa solo per quanto riguarda le prime.

(210) La Corte ha asserito che le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato ([38]). In un aeroporto, attività come il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ([39]).

([36]) Causa C-205/03P *FENIN/Commissione* (Raccolta 2006, pag. I-6295, punto 88); e sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle*, punto 95.
([37]) Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 98.
([38]) Causa C-118/85, *Commissione/Italia*, (Raccolta 1987, pag. 2599, punti 7 e 8) e causa C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (Raccolta 1988, pag. 2479, punto 18).
([39]) Cfr. in particolare causa C-364/92 *SAT/Eurocontrol* (Raccolta 1994, pag. I-43, punto 30), e causa C-113/07 P *Selex Sistemi integrati/Commissione* (Raccolta 2009, pag. I-2207, punto 71).

(211) Il finanziamento pubblico di dette attività non economiche non costituisce un aiuto di Stato, ma deve essere strettamente limitato alla compensazione dei costi che esse comportano e non può essere utilizzato per finanziare altre attività ([40]). Eventuali compensazioni eccessive da parte delle autorità pubbliche per i costi sostenuti in relazione ad attività non economiche possono costituire un aiuto di Stato. Inoltre, se un aeroporto è impegnato in attività non economiche, oltre alle proprie attività economiche, deve tenere delle contabilità separate onde evitare l'eventuale trasferimento di fondi pubblici dalle attività non economiche a quelle economiche.

(212) Il finanziamento pubblico delle attività non economiche non deve comportare indebite discriminazioni tra aeroporti. In effetti, la giurisprudenza consolidata è concorde nel ritenere che si sia in presenza di un vantaggio quando le autorità pubbliche sollevano determinate imprese dai costi connessi alle loro attività economiche ([41]). Pertanto, quando è considerato normale in un determinato ordinamento giuridico che alcuni aeroporti civili debbano sostenere determinati costi inerenti alla loro gestione mentre altri aeroporti non hanno tale onere, ai secondi può essere concesso un vantaggio competitivo, indipendentemente dalla circostanza che tali costi siano connessi ad un'attività che in generale è considerata di natura non economica.

(213) Alla luce dei considerando 209 e 212, la Commissione deve quindi analizzare la natura degli interventi infrastrutturali di cui alla presente decisione realizzati presso l'aeroporto di Lipsia/Halle.

(214) La Germania ha asserito che gli interventi notificati da M1 a M11 riguardano attività che rientrano nella sfera delle competenze pubbliche e che il finanziamento di tali attività è strettamente limitato ai costi necessari per tali interventi. Inoltre, ha affermato che questi costi non ricadono nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato. In proposito, la Germania ha fatto valere che gli interventi da M1 a M11 rientrano in una delle categorie seguenti:

i) interventi per la salvaguardia dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita ([42]), soggetti alla legge tedesca sulla sicurezza aerea (*Luftsicherheitsgesetz*, «LuftSiG»), in particolare articolo 8;

ii) interventi relativi alla sicurezza operativa, soggetti all'articolo 45 del *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (decreto di autorizzazione del trasporto aereo, «LuftVZO»); o

iii) interventi relativi alla protezione di terzi contro rischi operativi del trasporto aereo (ad esempio inquinamento acustico).

(215) Per quanto concerne gli interventi relativi alla sicurezza operativa, la Commissione ritiene che le attività svolte per garantire la sicurezza di funzionamento dell'aeroporto siano una parte normale dell'attività economica di gestione aeroportuale ([43]). A questo riguardo, occorre notare che nemmeno i costi sostenuti per assicurare il rispetto di norme e standard possono essere considerati di competenza pubblica. Fatto salvo un esame più dettagliato dei singoli costi e attività, la Commissione osserva che gli interventi destinati a garantire la sicurezza operativa nell'aeroporto non costituiscono attività che ricadono nella sfera delle competenze pubbliche. Ogni impresa che desideri operare su un determinato mercato deve garantire la sicurezza delle installazioni (per gli aeroporti, sono installazioni ad esempio le piste, le vie di rullaggio e i piazzali) e deve altresì assicurare il rispetto dei requisiti prescritti.

(216) Per quanto concerne le piste, le vie di rullaggio e i piazzali, la Commissione ritiene che si tratti di elementi essenziali per le attività economiche svolte da un gestore aeroportuale. La costruzione delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali consente quindi al gestore aeroportuale di esercitare la sua attività economica primaria.

(217) Riguardo agli interventi realizzati in conformità all'articolo 8 della LuftSiG, il controllo del traffico aereo, i servizi meteorologici e i servizi antincendio possono essere considerati in linea di principio come attività ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche.

([40]) Causa C-343/95, *Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova* (Raccolta 1997, pag. I-1547). Decisione della Commissione N 309/2002, del 19 marzo 2003, Sicurezza aerea - Compensazione dei costi a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001 (GU C 148 del 25.6.2003, pag. 7). Decisione della Commissione N 438/2002, del 16 ottobre 2002, Sovvenzioni alle amministrazioni per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche (GU C 284 del 21.11.2002, pag. 2).

([41]) Cfr., tra le altre, causa C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Raccolta 2005, pag. I-01627, punto 36), e la giurisprudenza citata in tale sentenza.

([42]) A norma del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1).

([43]) Decisione della Commissione, del 20 febbraio 2014, nel caso di aiuti di Stato SA.35847 (2012/N) – Repubblica ceca – Aeroporto di Ostrava, non ancora pubblicata nella GU, considerando 16.

(218) Per quanto concerne il quadro giuridico applicabile, la Germania ha fatto presente che per i vigili del fuoco non esistono norme giuridiche che pongano tali costi strettamente a carico del gestore aeroportuale. Inoltre, la Commissione osserva che la remunerazione dei costi relativi ai vigili del fuoco ricade nelle competenze giuridiche dei Länder e normalmente è a carico delle autorità regionali competenti. La remunerazione di tali costi è limitata al necessario per coprire i costi stessi.

(219) Relativamente al controllo del traffico aereo e ai servizi meteorologici, la Commissione osserva che gli articoli 27d e 27f della LuftVG prevedono che per alcuni aeroporti specifici i costi legati all'articolo 27c della LuftVG siano coperti dallo Stato. Gli aeroporti sono ammissibili alla copertura dei costi in quanto «*aeroporti riconosciuti*» ai sensi degli articoli 27d e 27f della LuftVG se il ministero federale dei Trasporti ne ha riconosciuto la necessità per motivi di sicurezza e interessi legati alla politica dei trasporti ([44]). Gli aeroporti tedeschi non riconosciuti non sono ammissibili alla copertura dei costi ai sensi degli articoli 27d e 27f della LuftVG e devono quindi, in linea di principio, accollarsi essi stessi i costi relativi agli interventi previsti nell'articolo 27c della LuftVG. Tali costi sono connaturati alla gestione degli aeroporti. Poiché alcuni aeroporti devono coprire essi stessi i costi mentre altri non lo fanno, a questi ultimi può essere conferito un vantaggio, sebbene gli interventi per il controllo aereo, la sicurezza aerea e i servizi meteorologici possano essere considerati di natura non economica. L'aeroporto di Lipsia/Halle è un aeroporto riconosciuto e quindi è ammissibile alla copertura dei costi ai sensi degli articoli 27d e 27f della LuftVG. Gli altri aeroporti devono accollarsi essi stessi tali costi. La copertura dei costi dell'aeroporto di Lipsia/Halle riconducibili agli interventi per il controllo aereo e la sicurezza, nonché i servizi meteorologici, ai sensi degli articoli 27d e 27f della LuftVG conferisce quindi un vantaggio all'aeroporto di Lipsia/Halle.

(220) Per quanto riguarda gli interventi realizzati ai sensi dell'articolo 8 della LuftSiG, la Germania sembra ritenere che tutti i costi relativi agli interventi ivi prescritti possano essere sostenuti dalle autorità pubbliche competenti. La Commissione fa presente però che ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, solo i costi relativi alla messa a disposizione e alla manutenzione delle superfici e degli spazi necessari per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 5 della LuftSiG possono essere rimborsati; tutti gli altri costi devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Ne consegue che nella misura in cui il finanziamento pubblico concesso a FLH ha sollevato tale impresa dai costi che essa avrebbe dovuto sostenere ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, detto finanziamento pubblico non è esentato dall'esame previsto dalla normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato. In ogni caso, indipendentemente dalla classificazione giuridica di tali costi come costi ricadenti o non ricadenti nella sfera di competenza pubblica, è stato dimostrato che in base alla disciplina vigente essi devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Di conseguenza, nei casi in cui lo Stato è tenuto a pagare questi costi, il gestore aeroportuale viene sollevato da un costo che normalmente avrebbe dovuto sostenere.

(221) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando 215 e 220, la Commissione ritiene opportuno trarre conclusioni più specifiche in relazione ai costi di investimento asseritamente ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche.

*M1 Acquisizione di terreni, trasferimento, abbattimento del rumore e interventi accompagnatori di pianificazione per la tutela paesaggistica, M2 Struttura per le prove motori e M10 Ulteriore abbattimento del rumore*

(222) La Germania ha asserito che gli interventi M1, M2 ed M10 ricadono nella sfera delle competenze pubbliche in ragione del fatto che sono destinati a proteggere terzi contro i rischi operativi del trasporto aereo, ad esempio a tutelare i proprietari di case e l'ambiente dagli effetti dell'inquinamento acustico.

(223) A giudizio della Commissione, i costi relativi alle misure M1, M2 ed M10 costituiscono costi normali che un'impresa dovrebbe sostenere per costruire installazioni conformi a determinati requisiti normativi. Inoltre, tali misure non si possono scindere dall'attività economica dell'aeroporto, come dimostra ad esempio il fatto che senza tali interventi l'aeroporto non sarebbe autorizzato ai voli notturni e non potrebbe concentrarsi sul traffico cargo in relazione alla decisione di approvazione del progetto di costruzione della pista sud dell'aeroporto di Lipsia/Halle e della strategia di espansione dello stesso aeroporto.

(224) La Commissione ritiene quindi che gli interventi M1, M2 ed M10 non possano essere considerati ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche.

([44]) Articolo 27d, paragrafo 1, della *LuftVG*: «*Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt*».

*M3 Via di rullaggio e ponte di attraversamento E7, M4 Allungamento della pista di volo nord (costi di progettazione), M5 Sgombero in preparazione della costruzione della via di rullaggio «Victor», M6 Via di rullaggio parallela «Victor», M12 Procedura di approvazione del progetto di ampliamento della zona sud (pista e piazzale), M13 Ampliamento del piazzale nord, M14 Ampliamento del piazzale est, M15 Adeguamento delle infrastrutture, M16 Altri interventi infrastrutturali, quali l'ampliamento dell'hangar nord e la costruzione del nuovo terminal dell'aviazione generale e di una rimessa per aerei di piccole dimensioni*

(225) Nel presente caso, l'allungamento della pista di volo è previsto per consentire agli aerei cargo con MTOW elevato di decollare senza limitazioni di carico a bordo, mentre l'ampliamento del piazzale dovrebbe consentire una migliore distribuzione dei movimenti voli. Inoltre, relativamente alle vie di rullaggio, la Commissione osserva che in un aeroporto le vie di rullaggio collegano le piste di volo a rampe, hangar, terminal e altre strutture. Questi raccordi permettono agli aeromobili di liberare la pista per consentire il decollo o l'atterraggio di un altro aeromobile. Le vie di rullaggio e i ponti di attraversamento sono quindi intrinsecamente connessi alle piste per le quali il gestore aeroportuale riscuote diritti. Inoltre, le informazioni fornite dalla Germania confermano che tali misure sono essenziali in considerazione del volume e dei flussi di traffico. Se gli interventi di costruzione non venissero effettuati, l'aeroporto non beneficerebbe dell'aumento previsto dei flussi di traffico oppure dovrebbe ridurre il volume attuale di flussi di traffico per garantire la sicurezza delle operazioni degli aeromobili. La Commissione ritiene che questo non sia in contraddizione con il fatto che alcuni ponti di attraversamento e vie di rullaggio possono essere utilizzati in sicurezza solo per un volume limitato di traffico.

(226) A questo riguardo, la Commissione ricorda che le piste di volo, le vie di rullaggio e i piazzali sono elementi essenziali per le attività economiche svolte dal gestore aeroportuale. La costruzione delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali consente quindi al gestore aeroportuale di esercitare la sua attività economica primaria e non può essere dissociata da questa attività economica.

(227) La Commissione osserva che gli interventi M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 ed M16 sono effettuati dal gestore aeroportuale a fini commerciali. Le infrastrutture a cui si riferiscono sono quindi infrastrutture sfruttabili per finalità commerciali, e non possono essere considerate ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche.

*M11 Sviluppo lato terra della zona sud-est, fase I*

(228) La Commissione osserva che l'intervento M11 comprende i lavori necessari per dotare edifici esistenti di impianti idrico, elettrico e di scarico per le acque reflue e per le acque meteoriche, nonché ulteriori interventi per l'abbattimento del rumore.

(229) Alla luce della valutazione di cui ai considerando (215) e (220), questi interventi non riguardano attività che normalmente rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici; al contrario, essi contribuiscono alla riqualificazione e all'ammodernamento di infrastrutture usate per finalità commerciali e quindi comportano un'attività economica. Di conseguenza, non possono essere considerati di competenza pubblica.

*M5 Nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco ed M9 Equipaggiamenti e mezzi antincendio*

(230) L'edificio della stazione dei vigili del fuoco e gli equipaggiamenti e mezzi antincendio possono in generale essere considerati di competenza pubblica, come indicato nel considerando 218.

(231) Per quanto concerne il quadro giuridico, la Germania ha fatto presente che per la stazione dei vigili del fuoco e gli equipaggiamenti e mezzi antincendio non esistono norme giuridiche che pongono tali costi strettamente a carico dei gestori aeroportuali. Inoltre, la Commissione osserva che la remunerazione dei costi relativi al nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco e agli equipaggiamenti e mezzi antincendio ricade nelle competenze giuridiche dei Länder e che questi costi di norma sono a carico delle autorità regionali competenti, come fatto presente dalla Germania. La remunerazione di tali costi è limitata al necessario per coprire i costi stessi.

(232) I costi di costruzione relativi al nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco e i costi di acquisto degli equipaggiamenti e mezzi per il servizio antincendio possono quindi essere considerati di competenza pubblica.

*M5 Hangar multifunzione e M9.3 Mezzi e attrezzature per manutenzione invernale*

(233) La Germania ha affermato che l'hangar multifunzione rientra nella sfera delle competenze pubbliche perché in caso di emergenza sarebbe usato come ricovero di emergenza. Secondo la Germania, anche i costi di costruzione dell'hangar sono di competenza pubblica perché l'hangar viene attualmente utilizzato come deposito per le attrezzature e i mezzi per la manutenzione invernale necessari per garantire la sicurezza di esercizio dell'aeroporto durante la stagione invernale.

(234) In relazione alla costruzione dell'hangar multifunzione presso l'aeroporto di Lipsia/Halle, la Commissione osserva che questo edificio può essere utilizzato per vari scopi. Inoltre, come già richiamato nel considerando 215, i costi dei mezzi e delle attrezzature per la manutenzione invernale (M9.3) necessari per la sicurezza di esercizio dell'aeroporto sono normali costi di gestione di un'attività e non possono essere considerati ricadenti nelle competenze pubbliche. La Commissione ritiene quindi che nemmeno i costi di costruzione dell'hangar multifunzione rientrino nelle competenze pubbliche.

(235) Ciò non toglie che la Germania possa affidare all'aeroporto, in situazioni di emergenza, compiti specifici qualificabili come servizi di interesse economico generale.

*M7 Aree supplementari per sghiacciamento*

(236) Secondo la Germania, aree supplementari per sghiacciamento sono necessarie per la sicurezza e la puntualità degli aeromobili nell'aeroporto. A suo parere, l'ampliamento delle aree di sghiacciamento esistenti è necessario in ragione dell'aumento del traffico nell'aeroporto al fine di evitare ritardi dei voli di linea programmati. Inoltre, la Germania sottolinea che i ricavi derivanti dai servizi di sghiacciamento forniti dall'aeroporto non coprono i costi di realizzazione dell'infrastruttura.

(237) La Commissione osserva innanzitutto che il fatto che un'attività sia o non sia redditizia non è decisivo ai fini della sua qualifica come attività economica ([45]). In secondo luogo, la Commissione fa valere che i servizi di sghiacciamento sono forniti ai vettori aerei dietro corrispettivo e sono servizi essenziali che qualsiasi aeroporto fornisce nell'ambito della propria attività economica. Maggiori sono i servizi di questo tipo forniti, maggiore è il numero di voli che possono partire dall'aeroporto, il che permette all'aeroporto di accrescere i propri ricavi.

(238) Di conseguenza, la Commissione ritiene che i servizi di sghiacciamento siano intrinsecamente legati allo sfruttamento economico dell'aeroporto, non possano essere disgiunti da tale attività e quindi debbano essere considerati attività economiche.

*M8 Eliporto*

(239) L'intervento riguarda la realizzazione di un'area di parcheggio per elicotteri destinata a essere utilizzata come base per i soli servizi di soccorso aereo.

(240) La Commissione ritiene che la creazione di un eliporto agevoli le operazioni di soccorso aereo. La creazione di un eliporto per i servizi di soccorso può quindi essere considerata ricadente nella sfera delle competenze pubbliche. La compensazione deve essere strettamente legata ai costi di detti servizi.

*M9 Altri interventi infrastrutturali*

(241) Gli altri interventi infrastrutturali comprendono la ricostruzione del punto di controllo I, la costruzione di un edificio per la sicurezza funzionale per le necessità della polizia federale e regionale e delle autorità doganali e la costruzione di una struttura per gli animali e di una recinzione perimetrale dell'aeroporto (con sistema di videosorveglianza e sensori di movimento). Secondo la Germania, queste misure sono necessarie per la salvaguardia dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita e rientrano quindi nel campo di applicazione dell'articolo 8 della LuftSiG.

(242) Per quanto riguarda gli interventi realizzati ai sensi dell'articolo 8 della LuftSiG, la Germania sembra ritenere che tutti i costi relativi agli interventi ivi prescritti possano essere sostenuti dalle autorità pubbliche competenti. La Commissione fa presente però che ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, solo i costi relativi alla messa a disposizione e alla manutenzione delle superfici e degli spazi necessari per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 5 della LuftSiG possono essere rimborsati; tutti gli altri costi devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Ne consegue che nella misura in cui il finanziamento pubblico concesso a FLH solleva tale impresa dai costi che essa avrebbe dovuto sostenere ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, detto finanziamento pubblico non è esentato dall'esame previsto dalla normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

(243) Relativamente ai costi legati all'uso dell'edificio per la sicurezza funzionale da parte del Servizio meteorologico tedesco, la Commissione osserva che l'articolo 27f della LuftVG stabilisce che per alcuni aeroporti specifici i costi riconducibili all'articolo 27c della LuftVG siano coperti dallo Stato. Gli aeroporti sono ammissibili alla copertura dei costi in quanto «*aeroporti riconosciuti*» ai sensi dell'articolo 27f della LuftVG se il ministero federale dei Trasporti ne ha riconosciuto la necessità per motivi di sicurezza e per interessi legati alla politica dei trasporti. Gli aeroporti tedeschi non riconosciuti non sono ammissibili alla copertura dei costi ai sensi dell'articolo 27f della LuftVG e devono quindi, in linea di principio, accollarsi essi stessi i costi relativi agli interventi previsti nell'articolo 27c della LuftVG. Tali costi sono connaturati alla gestione degli aeroporti. Poiché alcuni aeroporti devono coprire essi stessi i

([45]) Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 115.

costi mentre altri non lo fanno, a questi ultimi può essere conferito un vantaggio, sebbene il Servizio meteorologico tedesco possa essere considerato di natura non economica. L'aeroporto di Lipsia/Halle è un aeroporto riconosciuto e quindi è ammissibile alla copertura dei costi ai sensi dell'articolo 27f della LuftVG. Gli altri aeroporti devono accollarsi essi stessi tali costi. La copertura dei costi dell'aeroporto di Lipsia/Halle riconducibili ai servizi meteorologici ai sensi dell'articolo 27f della LuftVG conferisce quindi un vantaggio all'aeroporto di Lipsia/Halle.

#### 6.1.3. **Conclusione**

(244) Alla luce delle constatazioni di cui alla sezione 6.1.1, FLH è un'impresa ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(245) Relativamente alle constatazioni di cui alla sezione 6.1.2, il finanziamento dei seguenti interventi non può essere considerato ricadente nella sfera delle competenze pubbliche: M1 Acquisizione di terreni, trasferimento, abbattimento del rumore e interventi accompagnatori di pianificazione per la tutela paesaggistica, M2 Struttura per le prove motori, M3 Via di rullaggio e ponte di attraversamento E7, M4 Allungamento della pista di volo nord (costi di progettazione), M5 Sgombero in preparazione della costruzione della via di rullaggio «Victor», M5 Hangar multifunzione, M6 Via di rullaggio parallela «Victor», M7 Aree supplementari per sghiacciamento, M9.3 Mezzi e attrezzature per manutenzione invernale, M10 Ulteriore abbattimento del rumore, M11 Sviluppo lato terra della zona sud-est, fase I, M12 Procedura di approvazione del progetto di ampliamento della zona sud (pista e piazzale), M13 Ampliamento del piazzale nord, M14 Ampliamento del piazzale est, M15 Adeguamento delle infrastrutture, M16 Altri interventi infrastrutturali, quali l'ampliamento dell'hangar nord e la costruzione del nuovo terminal dell'aviazione generale e di una rimessa per aerei di piccole dimensioni. Il finanziamento di queste attività consente al gestore aeroportuale di esercitare la sua attività economica primaria e non può essere dissociato da questa attività economica.

(246) Relativamente agli interventi M5 Nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco, M9 Equipaggiamenti e mezzi antincendio ed M8 Eliporto, la Commissione ritiene che essi possano essere considerati ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche (cfr. sezione 6.1.2).

(247) Relativamente all'intervento M9 Altri interventi infrastrutturali, quali la ricostruzione del punto di controllo I, la costruzione di un edificio per la sicurezza funzionale rispondente alle necessità della polizia federale e regionale e delle autorità doganali, la costruzione di una struttura per gli animali e di una recinzione perimetrale dell'aeroporto (con sistema di videosorveglianza e sensori di movimento), la Commissione ritiene che tali attività possano ricadere nella sfera delle competenze pubbliche. Tuttavia, nella misura in cui tali interventi sono riconducibili all'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, secondo la legge tedesca solo i costi relativi alla messa a disposizione e alla manutenzione delle superfici e degli spazi necessari per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 5 della LuftSiG possono essere rimborsati; tutti gli altri costi devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Ne consegue che nella misura in cui il finanziamento pubblico concesso a FLH solleva tale impresa dai costi che essa avrebbe dovuto sostenere ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, detto finanziamento pubblico non è esentato dall'esame previsto dalla normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

(248) Relativamente ai costi connessi all'uso dell'edificio per la sicurezza funzionale da parte del Servizio meteorologico tedesco (M9), per i motivi indicati nel considerando 243 la Commissione ritiene che la copertura dei costi dell'aeroporto di Lipsia/Halle relativi ai servizi meteorologici ai sensi dell'articolo 27f della LuftVG conferisca un vantaggio all'aeroporto di Lipsia/Halle, anche se i servizi meteorologici possono essere considerati di natura non economica.

### 6.2. NATURA DI AIUTO DEI PRESTITI DEGLI AZIONISTI A FAVORE DI FLH

#### 6.2.1. **Rapporto tra i prestiti degli azionisti e gli apporti di capitale**

(249) Prima di valutare se i prestiti degli azionisti a favore di FLH costituiscano un aiuto di Stato, è necessario stabilire se i prestiti degli azionisti e gli apporti di capitale debbano essere considerati come misure separate o al contrario come un'unica misura.

(250) Dagli elementi oggettivi disponibili emerge che le due operazioni sono state decise contestualmente nell'ambito di un piano più ampio destinato a finanziare i miglioramenti dell'infrastruttura aeroportuale, e che gli azionisti di FLH avevano intenzione di trasformare i loro prestiti in capitale sociale. La Germania ha tuttavia dichiarato che gli apporti di capitale non sono stati concessi in modo irrevocabile e che FLH non gode di un diritto diretto all'aumento di capitale.

(251) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che i prestiti degli azionisti e gli apporti di capitale possano essere considerati misure distinte.

6.2.2. **Vantaggio economico**

(252) Per verificare se un'impresa abbia beneficiato di un vantaggio economico indotto dalla concessione di un prestito a condizioni privilegiate, la Commissione applica il «*principio del prestatore in un'economia di mercato*». In base a tale principio, il capitale di debito messo direttamente o indirettamente a disposizione dallo Stato con modalità che corrispondono alle normali condizioni di mercato non è da qualificarsi come aiuto di Stato ([46]).

(253) Nel presente caso, la Commissione deve valutare se le condizioni dei prestiti degli azionisti (cfr. Tabella 3) erogati a FLH conferiscano a quest'ultima un vantaggio economico che la stessa non avrebbe ottenuto alle normali condizioni di mercato.

(254) A parere della Germania, il «*principio del prestatore in un'economia di mercato*» è stato pienamente rispettato perché i prestiti degli azionisti sono stati concessi alle condizioni di mercato. Per giustificare le condizioni dei prestiti in questione, la Germania mette a confronto le condizioni dei prestiti degli azionisti con quelle applicate da altre banche (cfr. gli argomenti presentati nelle sezioni 3.3.1 e 3.3.2).

(255) Conformemente alla sua prassi decisionale, per stabilire se il finanziamento in esame sia stato concesso a condizioni favorevoli la Commissione può, in assenza di altre *proxy*, mettere a confronto il tasso di interesse sul prestito in questione con il tasso di riferimento della Commissione, stabilito a norma della metodologia indicata nella comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento.

(256) La comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento stabilisce un metodo utilizzabile per fissare i tassi di riferimento e di attualizzazione applicati come approssimazione del tasso di mercato. Tuttavia, poiché il tasso di riferimento della Commissione è esso stesso una *proxy*, se in un caso specifico la Commissione dispone di altri indicatori del tasso di interesse che il beneficiario del prestito può ottenere sul mercato, essa può basare la propria valutazione su tali indicatori.

*Il rating del merito di credito di FLH*

(257) Per poter valutare le condizioni dei prestiti degli azionisti, la Commissione deve innanzitutto valutare il merito di credito di FLH.

(258) Per FLH non esiste un *rating* attribuito da agenzie di valutazione del merito di credito. La Germania sostiene tuttavia che poiché tra FLH e MFAG sono stati stipulati contratti di cessione degli utili e di accollo delle perdite, occorre considerare il *rating* delle controllanti.

(259) La Commissione osserva che secondo la legge tedesca MFAG rimane responsabile di ogni prestito contratto da FLH nel periodo di vigenza del contratto di cessione degli utili e di accollo delle perdite, anche in caso di successiva revoca del contratto.

(260) La Commissione ritiene quindi che il *rating* di FLH debba essere considerato almeno uguale a quello della sua controllante MFAG.

(261) Nemmeno MFAG ha un *rating* attribuito da agenzie di valutazione del merito di credito; la Germania ha tuttavia fornito alcuni *rating* interni assegnati a MFAG da istituti bancari. Tali *rating* sono presentati sinteticamente nella Tabella 4.

(262) Tenuto conto dei considerando da 257 a 261, la Commissione ritiene che FLH abbia almeno il *rating* più basso di MFAG, vale a dire […] sulla scala Standard & Poor's nel 2006 e […] sulla scala Standard & Poor's dal 2007 al 2012.

*La perdita in caso di inadempimento (o livello di copertura della garanzia reale)*

(263) Se i prestiti in questione potessero essere considerati coperti da garanzie reali elevate, la prassi di mercato in questo caso suggerirebbe di aumentare di un livello il *rating* del titolo di debito rispetto al *rating* dell'emittente ([47]). La Commissione deve quindi stabilire la perdita in caso di inadempimento ([48]) («LGD») dei prestiti degli azionisti in questione.

([46]) Comunicazione della Commissione agli Stati membri – Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CEE e dell'articolo 5 della direttiva 80/723/CEE della Commissione alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera (GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3, punto 11). La comunicazione riguarda l'industria manifatturiera, ma si può applicare anche agli altri settori economici. Cfr. anche causa T-16/96, *Cityflyer* (Raccolta 1998, pag. II-757, punto 51).

([47]) Cfr. ad esempio Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (febbraio 2007).

([48]) Il livello di garanzie può essere misurato come la perdita in caso di inadempimento (LGD), ossia la perdita prevista, in percentuale, dell'esposizione del debitore tenendo conto degli importi recuperabili dalle garanzie e dagli attivi fallimentari; di conseguenza, la LGD è inversamente proporzionale al valore delle garanzie.

(264) Essendo destinati ad essere unicamente un finanziamento ponte a breve termine, i prestiti non erano coperti da garanzia reale. Secondo la Germania, tuttavia, la LGD dovrebbe essere almeno inferiore al 30 % perché il valore delle attività di FLH ([…] milioni di EUR nel 2010), non costituite in garanzia, è superiore al valore delle passività ([…] milioni di EUR nel 2010).

(265) A questo proposito, la Commissione osserva che il valore contabile delle attività non è sufficiente per stimare il valore di liquidazione in caso di insolvenza o fallimento dell'aeroporto. Nel documento pubblicato dal Comitato di Basilea per la vigilanza bancaria nel giugno 2006, si raccomanda di stimare per i crediti non subordinati (senior) verso imprese non coperti da garanzia reale riconosciuta una LGD intorno al 45 % ([49]). Di conseguenza, in base alla comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento i prestiti degli azionisti hanno un livello di copertura «normale» con una LGD nella categoria media (30 % < LGD < 60 %).

(266) La Commissione ritiene pertanto che il livello di copertura non sia sufficiente ad aumentare di un livello il *rating* dell'impresa.

*Valutazione comparativa delle condizioni dei prestiti degli azionisti di FLH rispetto a valori indicativi di mercato basati sugli spread dei credit default swap (CDS)*

(267) Per verificare se i prestiti degli azionisti di FLH siano stati concessi in linea con le condizioni di mercato, la Commissione ha effettuato una valutazione comparativa con i valori indicativi di mercato basati sulla base degli *spread* dei c*redit default swap* (*spread* CDS).

(268) Coerentemente con la metodologia su cui si basa la comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento, la Commissione ritiene che i tassi di interesse sui prestiti possano essere considerati in linea con le condizioni di mercato quando il prezzo dei prestiti è fissato a un tasso uguale o superiore al tasso *benchmark* dato dalla seguente formula:

Tasso di benchmark = tasso base + margine di rischio + spese

(269) Il tasso d'interesse di base corrisponde ai costi che le banche devono sostenere per fornire liquidità (costi di finanziamento). Per i finanziamenti a tasso fisso (ovvero i finanziamenti in cui il tasso d'interesse è fissato per l'intera durata del prestito), il tasso d'interesse di base deve essere calcolato sulla base dei tassi di *swap* ([50]) di durata e valuta equivalenti a quelle delle passività corrispondenti. Il margine di rischio rappresenta la remunerazione del creditore per i rischi connessi al singolo finanziamento, in particolare per il rischio di credito. Il margine di rischio può essere dedotto da un campione adeguato di spread CDS ([51]) in rapporto con le unità di riferimento (ad esempio obbligazioni societarie), il cui *rating* sia comparabile con quello dei prestiti concessi a FLH. Sembra infine opportuno aggiungere da 10 a 20 punti base come valore approssimativo per le spese bancarie che le imprese devono generalmente sostenere ([52]).

(270) La Commissione ritiene che le misure finanziarie sottoposte a valutazione non rappresentino un prestito tipico. Ai fini della presente valutazione, si ipotizza che i prestiti vengano forniti come linea di credito *revolving*, rinnovata ogni anno con nuove condizioni relative ai tassi di interesse. Di conseguenza, si ipotizza che la durata sia di un anno.

(271) I prestiti sono concessi con un tasso base variabile il cui tasso di riferimento è l'Euribor a 1 anno. La valutazione del margine di rischio può essere effettuata sulla base di un campione di *spread* CDS per ogni data. La Tabella 7 presenta sinteticamente il numero di osservazioni (società con un *rating* di FLH appartenenti a tutti i settori economici, ad esclusione delle istituzioni finanziarie e della pubblica amministrazione) e i relativi *spread* CDS.

([49]) Convergenza internazionale della misurazione del capitale e dei coefficienti patrimoniali, Comitato di Basilea per la vigilanza bancaria, giugno 2006.

([50]) Il tasso *swap* è l'equivalente, ma a più lungo termine, del tasso interbancario offerto (Inter-Bank Offered Rate – IBOR). È utilizzato sui mercati finanziari come tasso d'interesse di riferimento (*benchmark*) per stabilire il tasso di finanziamento.

([51]) Il *credit default swap* (CDS) è un contratto derivato su crediti concluso tra il garante della protezione e l'acquirente della protezione, tramite il quale il rischio di credito relativo a un'unità di riferimento sottostante viene trasferito dall'acquirente al garante. L'acquirente della protezione paga al garante un premio per ogni periodo fino al termine del contratto CDS o (se la condizione seguente è soddisfatta prima) fino all'intervenire di un evento di credito determinato in precedenza. Questo premio pagato dall'acquirente della protezione a intervalli regolari (espresso in percentuale o in punti base dell'importo assicurato, il «valore nominale») è definito spread CDS. Gli spread CDS possono essere utilizzati come valori di riferimento adeguati per determinare il prezzo del rischio di credito.

([52]) Cfr. ad esempio Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (pag. 3), o i dati Bloomberg relativi alle commissioni di sottoscrizione per l'emissione di obbligazioni. Di seguito sarà applicata una stima prudenziale, pari a 20 punti base per le spese.

*Tabella 7*

**Quadro sinottico delle osservazioni delle società con un rating di FLH**

| Data | Rating | Numero di osservazioni | Quartile 1 (punti base) | Quartile 2 (punti base) | Quartile 3 (punti base) |
|---|---|---|---|---|---|
| 13.12.2006 | […] | 34 | 4 | 5 | 7 |
| 1.1.2008 | […] | 4 | 10 | 12 | 22 |
| 1.1.2009 | […] | 15 | 73 | 107 | 141 |
| 1.1.2010 | […] | 16 | 16 | 19 | 24 |
| 1.1.2011 | […] | 18 | 12 | 17 | 21 |
| 1.1.2012 | […] | 21 | 15 | 20 | 39 |

(272) Il margine di rischio del tasso *benchmark* è stabilito sulla base di una media ponderata degli *spread* CDS del secondo quartile (cfr. Tabella 7).

(273) La Tabella 8 mette a confronto il tasso d'interesse effettivo praticato per i prestiti degli azionisti in esame e il tasso *benchmark*.

*Tabella 8*

**Quadro sinottico comparativo del tasso effettivo di FLH e del tasso *benchmark***

| Data | Tasso d'interesse effettivo (%) | | | | Tasso *benchmark* (%) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tasso base | Margine di rischio | Commissione | Totale | Tasso base | Margine di rischio | Commissione | Totale |
| 13.12.2006 | 3,90 | […] | 0 | […] | 3,90 | […] | […] | […] |
| 1.1.2008 | 4,73 | […] | 0 | […] | 4,73 | […] | […] | […] |
| 1.1.2009 | 3,03 | […] | 0 | […] | 3,03 | […] | […] | […] |
| 1.1.2010 | 1,25 | […] | 0 | […] | 1,25 | […] | […] | […] |
| 1.1.2011 | 1,50 | […] | 0 | […] | 1,50 | […] | […] | […] |
| 1.1.2012 | 1,94 | […] | 0 | […] | 1,94 | […] | […] | […] |

(274) Secondo la prassi di mercato, il tasso *benchmark* stabilito sulla base degli *spread* CDS deve tenere conto di una commissione bancaria pari a circa […] punti base. ([53]) Per giungere a una stima prudenziale, nel caso in esame si aggiunge una commissione bancaria di […] punti base.

(275) La Commissione ritiene che i risultati presentati nella Tabella 8 siano indicativi del fatto che i prestiti erano effettivamente in linea con le condizioni di mercato. In proposito, la Commissione constata che in tutti gli anni, tranne il 2009, il tasso effettivo di FLH è stato superiore al tasso *benchmark*; peraltro, il tasso d'interesse effettivo più basso del 2009 è controbilanciato dal tasso più elevato degli anni 2010-2012 su volumi di prestiti degli azionisti più elevati.

(276) Inoltre, la Commissione osserva che questi risultati sono confermati anche dai prestiti di riferimento indicati dalla Germania di cui alle sezioni 3.3.1 e 3.3.2.

6.2.3. **Conclusione**

(277) Alla luce delle considerazioni formulate nelle sezioni 6.2.1 e 6.2.2, la Commissione ritiene che i prestiti degli azionisti di FLH siano stati concessi a condizioni di mercato e quindi non costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

([53]) Cfr. ad esempio Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (pag. 3), o i dati Bloomberg relativi alle commissioni di sottoscrizione per l'emissione di obbligazioni.

6.3. NATURA DI AIUTO DEGLI APPORTI DI CAPITALE A FAVORE DI FLH

6.3.1. **Risorse statali e imputabilità allo Stato**

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

(279) La nozione di aiuto di Stato comprende qualsiasi agevolazione concessa tramite risorse statali dallo Stato stesso o da organismi intermedi che agiscano nell'esercizio di competenze loro conferite ([54]). Ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ([55]).

(280) La Corte ha inoltre stabilito che il fatto che una misura sia concessa direttamente dallo Stato oppure sia concessa da organismi pubblici o privati da esso istituiti o designati per gestire l'aiuto è irrilevante ai fini della sua qualificazione come aiuto di Stato ([56]).

(281) Nel presente caso, le misure in questione, ovvero gli apporti di capitale a favore di FLH, saranno concessi in parte direttamente a valere sul bilancio delle autorità locali (il Land Sassonia-Anhalt, lo Stato libero di Sassonia e le città interessate) e in parte attraverso i finanziamenti concessi a titolo del bilancio delle autorità locali, che saranno convogliati attraverso MFAG (l'organismo intermedio) in FLH. In proposito, la Commissione fa notare che i fondi convogliati attraverso MFAG erano stati destinati dalle autorità locali ad FLH.

(282) Lo Stato ha quindi esercitato costantemente un controllo diretto o indiretto sulle risorse in questione. La Commissione ritiene pertanto che le misure in esame siano finanziate attraverso risorse statali. La decisione di concedere queste risorse statali è anch'essa imputabile alle autorità pubbliche, visto che l'azionista pubblico di FLH ha acconsentito ad effettuare apporti di capitale.

6.3.2. **Vantaggio economico**

(283) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, un vantaggio è qualsiasi vantaggio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni di mercato normali, vale a dire in assenza di un intervento dello Stato ([57]). Solo l'effetto della misura sull'impresa ha rilevanza; la causa e l'obiettivo dell'intervento dello Stato non ne hanno ([58]). Ogniqualvolta l'intervento dello Stato produce un miglioramento della situazione finanziaria dell'impresa, è presente un vantaggio.

(284) La Commissione ricorda inoltre che «*i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato*» ([59]). Nel presente caso, per stabilire se il finanziamento pubblico a favore dell'aeroporto di Lipsia/Halle conferisca a FLH un vantaggio di cui la società non avrebbe beneficiato in condizioni di mercato normali, la Commissione deve mettere a confronto il comportamento delle autorità pubbliche che hanno messo a disposizione le sovvenzioni dirette agli investimenti e gli apporti di capitale con quello di un investitore operante in un'economia di mercato in base a prospettive di redditività a lungo termine ([60]).

(285) La valutazione dovrebbe ignorare le eventuali ricadute positive sull'economia della regione in cui è situato l'aeroporto; la Corte ha infatti chiarito che la questione rilevante per l'applicazione del test MEO è se «*in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibili, astrazion fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato il conferimento di capitale*» ([61]).

(286) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha rilevato che «*[…] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva*» ([62]).

([54]) Causa C-482/99, *Francia/Commissione* (*Stardust Marine*) (Raccolta 2002, pag. I-4397).
([55]) Cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* (2011), non ancora pubblicate, punto 108.
([56]) Causa 78/76, *Steinike & Weinlig/Germania,* Raccolta 1977, pag. I-595, punto 21.
([57]) Causa C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri* (Raccolta 1996, pag. I-3547, punto 60) e causa C-342/96, *Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1999, pag. I-2459, punto 41).
([58]) Causa 173/73, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1974, pag. 709, punto 13).
([59]) Causa C-482/99, *Francia/Commissione* (*Stardust Marine*) (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 69).
([60]) Causa C-305/89, *Italia/Commissione* (*ALFA Romeo)* (Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 23); causa T-296/97, *Alitalia/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-03871, punto 84).
([61]) Causa 40/85, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1986, pag. I-2321).
([62]) Sentenza *Stardust Marine,* punto 71.

(287) Inoltre, nella causa EDF la Corte ha dichiarato che «*[…] valutazioni economiche operate successivamente alla concessione di tale beneficio, la constatazione retrospettiva dell'effettiva redditività dell'investimento realizzato dallo Stato membro de quo o giustificazioni successive della scelta del modus procedendi effettivamente attuato non possono essere sufficienti per dimostrare che detto Stato membro abbia adottato tale decisione, preliminarmente o simultaneamente alla concessione del beneficio, nella sua qualità di azionista*» ([63]).

(288) Per poter applicare il test MEO, la Commissione deve collocarsi nella prospettiva dell'epoca in cui sono state prese le singole decisioni riguardanti l'erogazione di fondi pubblici a FLH. La Commissione deve inoltre basare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi a disposizione delle autorità locali nel periodo in cui sono state prese le decisioni riguardanti gli apporti di capitale.

(289) La Germania ha anche posto in rilievo il fatto che l'infrastruttura è necessaria per creare occupazione (dall'aeroporto dipendono direttamente 5 106 posti di lavoro). La Commissione osserva tuttavia che ai fini del test MEO non si può tenere conto di considerazioni sociali e regionali.

(290) In questo caso particolare, in relazione agli investimenti di interventi infrastrutturali e connessi all'infrastruttura la Germania sembra mettere in discussione l'applicabilità del test MEO.

(291) La Germania afferma infatti che il test MEO non si può applicare alle infrastrutture per i trasporti, giacché in tale ambito non esistono investitori privati di paragone. Secondo la posizione della Germania, gli investitori privati non hanno alcun interesse negli aeroporti, in particolare se sono necessari investimenti ingenti. Secondo la Germania, ciò significherebbe che gli investimenti che gli operatori privati non effettuerebbero, esulerebbero automaticamente dall'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

(292) La Commissione non può condividere la posizione della Germania. Non è possibile escludere l'applicazione del test MEO soltanto in ragione del fatto che il settore privato non parteciperebbe al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. Una situazione economica difficile non esonera l'investitore pubblico dall'agire con la medesima cautela che avrebbe adoperato un investitore privato nella medesima situazione. In proposito, la Commissione osserva che la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ha chiarito che gli investimenti in attività economiche che non sarebbero svolte da investitori privati operanti in un'economia di mercato contengono elementi di aiuto di Stato ([64]).

(293) La Germania non ritiene che gli azionisti di FLH abbiano agito come un MEO decidendo di aumentare il capitale proprio dell'aeroporto e convertendo i prestiti degli azionisti in capitale sociale. La Commissione fa notare che la Germania ha affermato che gli aumenti di capitale sono stati effettuati senza un piano industriale sottostante e senza prospettive di redditività a lungo termine.

(294) Malgrado le notevoli incertezze connaturate al progetto, quali la natura a lungo termine del progetto di investimenti (circa 50 anni), non esisteva un piano industriale ex ante né è stata effettuata un'analisi della sensibilità sulla redditività sottostante ipotizzata. Tale assenza non è coerente con il tipo di analisi che un investitore prudente avrebbe effettuato per un progetto di queste dimensioni.

(295) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che gli apporti di capitale effettuati dagli azionisti pubblici e da MFAG a FLH abbiano conferito a quest'ultima un vantaggio economico (nella misura in cui i finanziamenti per investimenti non riguardavano esclusivamente attività ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche, come stabilito nella sezione 6.1.2).

6.3.3. **Selettività**

(296) Per ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura statale deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Pertanto, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuto di Stato.

(297) Nel caso in esame, gli apporti di capitale sono a beneficio della sola FLH. Per questo motivo, la misura è selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.3.4. **Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi**

(298) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa a scapito di altre imprese concorrenti che operano sul mercato interno, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto ([65]). Il vantaggio economico concesso dagli apporti di capitale al gestore aeroportuale ne rafforza la posizione economica, giacché il gestore aeroportuale è in grado di svolgere la propria attività senza farsi carico dei relativi costi di investimento.

([63]) Causa C-124/10P, *Commissione europea/Électricité de France (EDF)* (2012, non ancora pubblicata, punto 85).
([64]) Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 115.
([65]) Causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

(299) Come concluso nella sezione 6.1.1, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. La concorrenza si esercita, da una parte, tra gli aeroporti, che competono per attirare compagnie aeree e il relativo traffico aereo (passeggeri e merci), e dall'altra parte tra i gestori aeroportuali, che possono competere tra loro per l'affidamento della gestione di un dato aeroporto. Inoltre, la Commissione sottolinea che la concorrenza può esercitarsi anche tra aeroporti con bacini d'utenza diversi e non situati nello stesso Stato membro, in particolare per attirare spedizionieri merci, vettori aerei specializzati nel trasporto merci e operatori *charter*.

(300) Il Tribunale ha confermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle è in concorrenza con aeroporti di altri Stati membri, in particolare con gli scali aeroportuali di Bruxelles (Belgio) e Vatry (Francia) per i voli cargo ([66]). Inoltre, l'aeroporto di Lipsia/Halle attualmente movimenta circa 890 000 tonnellate di merci ed è il secondo aeroporto merci per dimensioni in Germania.

(301) La Germania ha affermato che la concorrenza dell'aeroporto di Lipsia/Halle con altri aeroporti tedeschi per il traffico merci è limitata perché i principali *hub* aerei tedeschi concorrenti per le merci (Francoforte sul Meno, Monaco e Colonia/Bonn) hanno strozzature che ne penalizzano la capacità o sono soggetti a limitazioni dei voli notturni.

(302) Secondo la Germania, non esiste una sovrapposizione, dal punto di vista della concorrenza, nemmeno con gli altri aeroporti merci europei, rappresentati principalmente da Bruxelles e Vatry. Per quanto riguarda l'aeroporto di Vatry, la Germania ha fatto notare che si tratta di uno scalo molto piccolo e che nel 2010 il volume del traffico merci a Lipsia/Halle è stato più di 80 volte superiore a quello di Vatry. Per quanto concerne l'aeroporto di Bruxelles, la Germania ha affermato che mentre negli ultimi anni lo scalo di Lipsia Halle ha fatto registrare un aumento del volume del traffico merci, nello stesso periodo l'aeroporto di Bruxelles ha subito un calo. Sempre secondo la Germania, l'aeroporto di Bruxelles è soggetto a limitazioni significative dei voli notturni e quindi la concorrenza è limitata.

(303) Alla luce delle osservazioni formulate dai terzi interessati, la Commissione osserva che l'aeroporto di Lipsia/Halle è utilizzato da diversi vettori cargo internazionali, ad esempio Wirtschaftsallianz per il progetto SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring ecc., ed è anche l'*hub* europeo di DHL. Gli interventi infrastrutturali notificati comportano un ulteriore ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale al fine di accogliere aeromobili più grandi senza limitazioni di MTOW. In proposito, la Commissione osserva inoltre che l'aeroporto opera con due piste (pista sud e pista nord, con una lunghezza di 3 600 metri).

(304) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che il possibile vantaggio economico che FLH potrebbe ottenere dagli apporti di capitale attuati allo scopo di finanziare i diversi progetti di sviluppo ed ampliamento dell'infrastruttura dell'aeroporto di Lipsia/Halle rafforza la sua posizione rispetto ai concorrenti sul mercato dei fornitori di servizi aeroportuali dell'Unione, in particolare per le merci.

(305) La Commissione ritiene perciò che il finanziamento pubblico in esame falsi o rischi di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra gli Stati membri.

#### 6.3.5. **Conclusione**

(306) Alla luce delle considerazioni formulate nei considerando da 278 a 305, la Commissione ritiene che i finanziamenti pubblici concessi a FLH sotto forma di apporti di capitale costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

### 6.4. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

(307) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri sono tenuti a notificare i progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che la procedura di notifica abbia condotto a una decisione finale.

(308) Poiché gli apporti di capitale sono soggetti a una decisione della Commissione e non sono ancora stati messi a disposizione di FLH, la Commissione ritiene che la Germania abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ([67]).

### 6.5. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

#### 6.5.1. **Quadro giuridico applicabile**

(309) Poiché gli apporti di capitale in FLH costituiscono un aiuto di Stato, la Commissione deve valutare se tale aiuto, identificato nel considerando 306, possa essere ritenuto compatibile con il mercato interno.

([66]) *Aeroporto di Lipsia/Halle*, punto 93, e decisione 2008/948/CE, considerando 8.
([67]) Causa T-109/01, *Fleuren Compost/Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-127).

(310) L'articolo 107, paragrafo 3, del trattato prevede talune deroghe alla regola generale indicata nell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, secondo la quale gli aiuti di Stato non sono compatibili con il mercato interno. L'aiuto in questione può essere valutato sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, il quale dispone che «*gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse*», possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

(311) In questo contesto, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione forniscono una base che consente di valutare l'ammissibilità degli aiuti agli aeroporti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(312) Ai sensi degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione applica i principi indicati in tali orientamenti a tutte le misure di aiuto agli investimenti notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se i progetti sono stati notificati prima di tale data ([68]).

(313) La Commissione ha già concluso, nel considerando 308, che gli apporti di capitale diretti e annuali non costituiscono un aiuto di Stato illegale concesso prima del 4 aprile 2014.

(314) Nel presente caso, la Commissione osserva tuttavia che l'aeroporto di Lipsia/Halle, con un traffico merci di oltre 800 000 tonnellate, è un aeroporto specializzato nel trasporto di merci. La Commissione osserva inoltre che le misure in questione sono riconducibili alla strategia di espansione dell'aeroporto, finalizzata al suo ingresso nel mercato del trasporto merci.

(315) Come indicato nel punto 29 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione non ha ancora un'esperienza sufficiente nella valutazione della compatibilità degli aiuti a favore di aeroporti specializzati nel trasporto di merci per poter riassumere la propria prassi sotto forma di criteri specifici di compatibilità. Per tali categorie di imprese, la Commissione applicherà quindi i principi comuni di compatibilità di cui al titolo 5 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione attraverso una valutazione caso per caso.

6.5.2. **Valutazione della compatibilità**

(316) Per stabilire se una misura di aiuto possa essere ritenuta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, generalmente la Commissione analizza se essa è congegnata in modo tale che i suoi effetti positivi connessi al conseguimento di un obiettivo di interesse comune superano i potenziali effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza.

(317) La comunicazione sulla modernizzazione degli aiuti di Stato ([69]) esortava a individuare e definire principi comuni applicabili alla valutazione di compatibilità di tutte le misure di aiuto effettuata dalla Commissione. Una misura di aiuto è considerata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato, a condizione che siano soddisfatti i seguenti requisiti cumulativi:

a) contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune;

b) necessità dell'intervento statale;

c) adeguatezza della misura di aiuto;

d) effetto di incentivazione;

e) proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo);

f) prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri;

g) trasparenza dell'aiuto: gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico interessato devono poter accedere facilmente a tutti gli atti e informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso come previsto al titolo 8.2 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

6.5.2.1. Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune

(318) Un aiuto di Stato deve avere un obiettivo di interesse comune in conformità all'articolo 107, paragrafo 3, del trattato. In genere si ritiene che un aiuto agli investimenti negli aeroporti contribuisca al conseguimento di un obiettivo di interesse comune se: i) serve ad incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali; oppure ii) aiuta a combattere la congestione del traffico aereo nei principali *hub* aeroportuali unionali; oppure iii) facilita lo sviluppo regionale.

([68]) Punto 173 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

([69]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE, COM(2012) 209 final.

(319) Gli apporti di capitale soggetti alla presente decisione sono finalizzati al finanziamento di interventi infrastrutturali presso l'aeroporto di Lipsia/Halle, uno scalo aeroportuale specializzato nel traffico merci. Come ricordato dalla Germania, il settore del trasporto aereo delle merci e in particolare i servizi espresso stanno registrando una forte crescita; inoltre, presso i tre principali *hub* merci tedeschi – Francoforte sul Meno, Monaco e Colonia/Bonn – vigono limitazioni dei voli notturni. In proposito, la Germania ha fatto presente che in forza di una sentenza del tribunale amministrativo federale tedesco del 4 aprile 2012, l'aeroporto di Francoforte sul Meno non è autorizzato ai voli notturni. Stando alla Germania, FLH contribuisce quindi ad evitare un grave deficit di capacità di trasporto aereo delle merci in Germania.

(320) La Germania ha inoltre fatto notare che il progetto è incluso nel piano generale del 2004 (con durata prevista fino al 2020) relativo alla rete di trasporti transeuropea e in particolare nella sua strategia di sviluppo che considera l'aeroporto in questione un *punto della rete comunitaria*. L'aeroporto di Lipsia/Halle è collocato nella Germania centrale, in prossimità di cinque importanti assi di trasporto transeuropei e corridoi paneuropei, all'incrocio tra due autostrade federali che collegano l'Europa lungo l'asse nord-sud (A 9) ed est-ovest (A 14). L'aeroporto usufruisce anche di collegamenti con la rete ferroviaria e viaria.

(321) Secondo la Germania, questo aeroporto, situato nel cuore dell'Europa, possiede un forte potenziale di crescita grazie al mercato di circa 7 milioni di persone entro un raggio di 100 km e ai collegamenti con la rete viaria e ferroviaria. Come indicato nel considerando 319, il trasporto aereo delle merci sta registrando una crescita notevole (il trasporto passeggeri internazionale ha avuto tra il 2007 e il 2011 una crescita media di circa il 5,0 % e il trasporto merci una crescita del 4,3 %) ([70]). Tuttavia, la capacità attuale degli aeroporti è penalizzata dalle limitazioni dei voli notturni [cfr. considerando 319].

(322) Come indicato nel considerando 319, è prevista una crescita graduale ma rilevante del traffico merci presso l'aeroporto. Riguardo al volume di merci, la Germania ha sottolineato che rispetto ad altri aeroporti Lipsia/Halle registra tassi di crescita costanti: le merci movimentate sono passate da 101 364 tonnellate nel 2007 a 442 453 tonnellate nel 2008, 524 084 tonnellate nel 2009 e 663 059 tonnellate nel 2010, con un andamento che, come ha fatto notare la Germania, corrisponde a un aumento del 18,5 % nel 2009 e del 26,5 % nel 2010. Secondo la Germania, è previsto un ulteriore aumento del volume di merci; in proposito, la Germania ha precisato che le previsioni indicavano circa 820 000 tonnellate di merci movimentate entro il 2020 ([71]), ma tale volume sarà raggiunto già entro il 2015 ([72]). Le previsioni prospettano un ulteriore incremento per le merci, specialmente in ragione dell'inasprimento delle limitazioni dei voli notturni presso altri aeroporti tedeschi (Francoforte sul Meno e Colonia/Bonn).

(323) La Commissione constata che l'attuazione del progetto avrà ricadute positive sull'intera regione e darà un impulso positivo al suo sviluppo socio-economico. La Germania ha fatto presente che nell'aeroporto erano presenti 133 società, con un totale di 5 106 dipendenti nel 2010 (in aumento del 14,4 % rispetto al 2009), e ha altresì osservato che il progetto d'investimento permetterà in particolare di migliorare l'accessibilità della regione e la sua forza di attrazione verso investitori e visitatori. La Commissione constata che questa affermazione è corroborata dalle osservazioni formulate dai terzi interessati (cfr. sezione 4). Inoltre, dovrebbero esserci ricadute positive sull'occupazione, tenendo presente che nella regione di Lipsia/Halle la disoccupazione è notevolmente più elevata (10,3 % nella regione della Sassonia, 11,2 % nella Sassonia-Anhalt) della media nazionale (6,9 %).

(324) La Commissione può quindi concludere che la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura sono funzionali ad un obiettivo ben definito d'interesse comune, poiché lo sviluppo di un aeroporto con una forte vocazione al traffico merci è conforme alla politica dell'Unione in materia, anche in relazione a considerazioni di ordine regionale. Pertanto, il criterio di compatibilità è soddisfatto nel presente caso.

6.5.2.2. Necessità dell'intervento statale

(325) Una misura di aiuto di Stato deve essere destinata a una situazione in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di assicurare, ad esempio per porre rimedio a un fallimento del mercato o per risolvere questioni in materia di equità o coesione.

([70]) IATA, Passenger and freight forecasts 2007 to 2011, ottobre 2007.
([71]) Sulla base di stime formulate prima del 2011.
([72]) Sulla base di stime del 2011.

(326) La Germania ha affermato che l'aeroporto di Lipsia/Halle risente di uno storico ritardo di investimenti e che a suo avviso il finanziamento è limitato al necessario e al minimo previsto per legge, sia in termini di importo dell'aiuto, sia considerando l'intensità dell'aiuto. Inoltre, secondo la Germania le misure riguardano investimenti infrastrutturali a lungo termine che rispondono alle esigenze dell'aeroporto in vista del futuro aumento del trasporto merci e passeggeri. La Germania ha affermato che le misure non sono sproporzionate nelle dimensioni o nei costi e che i costi sono stati ridotti a un livello minimo attraverso una pianificazione preventiva approfondita e l'elaborazione di stime dei costi. A parere della Germania, un'ulteriore riduzione del finanziamento di Stato non è possibile perché infrastrutture di questa grandezza non possono essere finanziate dai gestori aeroportuali con risorse proprie.

(327) La Germania ha fatto valere che i ricavi generati dai servizi non coprono i costi di realizzazione delle infrastrutture e a sostegno di questo argomento ha addotto una valutazione controfattuale e del deficit di finanziamento.

(328) La Commissione conclude che l'aiuto assicurerà un miglioramento rilevante per il progetto di investimento che il mercato in sé non è in grado di assicurare, e che l'intervento dello Stato è necessario.

6.5.2.3. Adeguatezza della misura di aiuto

(329) La misura di aiuto proposta deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune.

(330) Come spiegato nella sezione 6.5.2.2, la Germania ha dimostrato che il finanziamento del progetto attraverso apporti di capitale è uno strumento adeguato per migliorare la condizione dell'infrastruttura dell'aeroporto di Lipsia/Halle. Nessun'altra forma di aiuto meno distorsiva assicurerebbe il finanziamento degli interventi infrastrutturali necessari.

(331) La Commissione conclude che la misura di aiuto in esame costituisce uno strumento politico adeguato.

6.5.2.4. Effetto di incentivazione

(332) L'aiuto deve essere tale da modificare il comportamento delle imprese interessate spingendole a intraprendere un'attività supplementare che non svolgerebbero senza l'aiuto o svolgerebbero soltanto in modo limitato, con diverse modalità o altrove.

(333) Innanzitutto, i lavori relativi a un investimento individuale possono iniziare solo dopo la presentazione della domanda all'autorità erogatrice. Se i lavori iniziano prima della presentazione della domanda di aiuto, nessun aiuto concesso per tale investimento individuale potrà essere considerato compatibile con il mercato interno.

(334) La Germania ha fatto presente che i lavori non sono iniziati prima della presentazione della domanda di aiuto all'autorità erogatrice. La Commissione può quindi concludere che questo criterio è soddisfatto.

(335) In secondo luogo, un progetto d'investimento in un aeroporto può essere di per sé economicamente attraente. Pertanto è necessario accertare se tale investimento non sarebbe stato effettuato o non lo sarebbe stato nella stessa misura in assenza di un aiuto di Stato. Se ciò è confermato, la Commissione conclude che la misura di aiuto ha un effetto di incentivo.

(336) L'effetto di incentivo è individuato mediante un'analisi controfattuale, che mette a confronto i previsti livelli di attività in presenza e in assenza di aiuti di Stato.

(337) Quando non è nota una specifica analisi controfattuale, l'effetto di incentivo può essere ipotizzato in presenza di un deficit di finanziamento dei costi di capitale, vale a dire quando sulla base di un piano industriale ex ante, è possibile dimostrare l'esistenza di una differenza tra flussi di cassa positivi e negativi (tra cui i costi di investimento in immobilizzazioni) nell'arco della durata di vita dell'investimento in termini di valore attuale netto ([73]).

(338) Nel presente caso, la Germania ha presentato un calcolo del deficit di finanziamento che identifica un deficit di finanziamento di almeno 142,1 milioni di EUR (cfr. Tabella 5 e Tabella 6). Inoltre, la valutazione dello scenario controfattuale indica che se gli investimenti infrastrutturali dovessero essere finanziati interamente attraverso prestiti, l'aeroporto non sarebbe in grado di assicurare i finanziamenti necessari.

(339) La Commissione conclude quindi che l'aiuto agli investimenti ha un effetto di incentivo.

([73]) Ciò non impedisce di prevedere che benefici futuri possano compensare le perdite iniziali.

6.5.2.5. Proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)

(340) L'aiuto deve essere limitato al minimo indispensabile per stimolare investimenti o attività supplementari nella regione interessata.

(341) Per essere proporzionato, l'aiuto agli investimenti a favore degli aeroporti deve limitarsi ai costi straordinari (al netto delle entrate straordinarie) che derivano dall'avvio del progetto/attività che beneficia dell'aiuto e non tanto al progetto/attività alternativi che il beneficiario avrebbe intrapreso nello scenario controfattuale, vale a dire se non avesse ricevuto l'aiuto. Quando non è nota una specifica analisi controfattuale, l'ammontare dell'aiuto non deve superare il deficit di finanziamento del progetto di investimento (il cosiddetto «deficit di finanziamento dei costi di capitale»), che viene stabilito sulla base di un piano industriale ex ante come il valore attuale netto della differenza tra i flussi di cassa positivi e negativi (inclusi i costi di investimento) nell'arco di vita dell'investimento. Nel caso di aiuti agli investimenti il piano industriale deve coprire il periodo di utilizzazione economica del bene.

(342) In ogni caso, l'intensità di aiuto non deve andare oltre il deficit di finanziamento effettivo del progetto di investimento.

(343) Come indicato nelle sezioni 6.5.2.2 e 6.5.2.3, la Germania ha presentato un calcolo complementare del deficit di finanziamento per il progetto notificato pari a 142,1 milioni, con un intensità di aiuto del 75 % (cfr. Tabella 6), nell'ipotesi di effettuazione degli apporti di capitale in concomitanza con gli investimenti. Tuttavia, poiché gli apporti di capitale saranno effettuati solo dopo l'approvazione della Commissione nel 2014, il deficit di finanziamento identificato dalla Germania è pari a 166,9 milioni di EUR, con un'intensità di aiuto dell'88,1 % (cfr. Tabella 5).

(344) In assenza di una soglia relativa all'intensità di aiuto massima ammissibile per gli aeroporti merci, l'intensità di aiuto è limitata al deficit di finanziamento del progetto di investimento. La Commissione può quindi concludere che l'importo dell'aiuto è proporzionato e limitato al minimo.

6.5.2.6. Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

(345) Gli effetti negativi dell'aiuto devono essere sufficientemente limitati, in modo che l'impatto complessivo della misura sia positivo.

(346) Al fine di limitare ulteriormente eventuali distorsioni, l'aeroporto, compresi eventuali investimenti per i quali viene erogato l'aiuto, deve essere aperto a tutti i potenziali utilizzatori e non deve essere destinato a un utente specifico. In caso di limitazione fisica di capacità, l'allocazione dovrebbe essere effettuata sulla base di criteri pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori.

(347) La Germania ha fatto presente che l'impatto complessivo degli effetti delle misure sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri è positivo. A questo proposito, ha confermato che la nuova infrastruttura sarà accessibile a tutti gli utenti potenziali (compagnie aeree e vettori cargo) in modo paritario e non discriminatorio.

(348) In secondo luogo, la Germania ha fatto presente che gli interventi infrastrutturali in questione sono di natura non espansiva. Riguardo all'eventuale effetto sui concorrenti dell'aeroporto di Lipsia/Halle, la Germania ha affermato che gli aeroporti situati nelle vicinanze di Lipsia/Halle non sono specializzati nel trasporto aereo delle merci. Inoltre, relativamente agli aeroporti di Altenburg-Nobitz, Berlino Brandeburgo, Dresda, Erfurt, Hof, Magdeburgo, Magdeburgo-Cochstedt e Praga, la Germania ha spiegato che alcuni di questi aeroporti sono troppo distanti geograficamente, sono situati in regioni economiche diverse, hanno bacini di utenza nettamente diversi o sono di dimensioni molto piccole.

(349) Riguardo agli altri aeroporti merci tedeschi, la Germania ha affermato che la concorrenza di Lipsia/Halle è limitata perché i principali *hub* tedeschi concorrenti per il traffico merci (Francoforte sul Meno, Monaco e Colonia/Bonn) hanno strozzature che ne penalizzano la capacità o sono soggetti a limitazioni dei voli notturni.

(350) Secondo la Germania, non esiste una sovrapposizione, dal punto di vista della concorrenza, nemmeno con gli altri aeroporti merci europei, rappresentati principalmente da Bruxelles e Vatry. Per quanto riguarda l'aeroporto di Vatry, la Germania ha fatto notare che si tratta di uno scalo molto piccolo e che nel 2010 il volume del traffico merci a Lipsia/Halle è stato più di 80 volte superiore a quello di Vatry. Per quanto concerne l'aeroporto di Bruxelles, la Germania ha affermato che mentre negli ultimi anni lo scalo di Lipsia Halle ha fatto registrare un aumento del volume del traffico merci, nello stesso periodo l'aeroporto di Bruxelles ha subito un calo. Sempre secondo la Germania, l'aeroporto di Bruxelles è soggetto a limitazioni significative dei voli notturni e quindi la concorrenza è limitata.

(351) La Commissione può quindi concludere che gli effetti negativi dell'aiuto sono sufficientemente limitati e che, di conseguenza, il criterio di compatibilità è soddisfatto.

6.5.2.7. Trasparenza dell'aiuto

(352) Si ricorda alla Germania l'obbligo di trasparenza relativamente alla pubblicazione dei dettagli dell'aiuto concesso, come indicato nel titolo 8.2 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

6.5.3. **Conclusione**

(353) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che tutti i criteri comuni di compatibilità con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato siano soddisfatti nel presente caso.

(354) Alla luce della valutazione effettuata, la Commissione conclude che la misura è compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato nella misura in cui è limitata alla copertura finanziaria del deficit di finanziamento del progetto di investimento.

## 7. **CONCLUSIONE**

(355) Alla luce di quanto constatato nella sezione 6.1.1, FLH è un'impresa ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. In base alla valutazione di cui alla sezione 6.1.2, la Commissione ritiene che il finanziamento delle misure M5 Nuovo edificio della stazione dei vigili del fuoco, M9 Equipaggiamenti e mezzi antincendio ed M8 Eliporto possa essere considerato ricadente nella sfera delle competenze pubbliche. In base alla valutazione di cui alla sezione 6.1.2, il finanziamento di tutte le altre misure non può essere esentato dall'esame previsto dalla normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

(356) Alla luce delle considerazioni formulate nella sezione 6.2.1, la Commissione ritiene che i prestiti degli azionisti di FLH siano stati concessi a condizioni di mercato e quindi non costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(357) Alla luce delle considerazioni formulate nella sezione 6.3, la Commissione ritiene che i finanziamenti pubblici concessi a FLH sotto forma di apporti di capitale costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Poiché gli apporti di capitale sono soggetti a una decisione della Commissione e non sono stati messi a disposizione di FLH, la Commissione ritiene che la Germania abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

(358) Alla luce della valutazione di cui alla sezione 6.5, la Commissione ritiene che tutti i criteri comuni di compatibilità ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del trattato siano soddisfatti nel presente caso. La Commissione conclude quindi che tali misure sono compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato nella misura in cui sono limitate alla copertura finanziaria del deficit di finanziamento del progetto di investimento.

(359) La Commissione prende atto del fatto che il 17 giugno 2014 la Germania ha informato la Commissione che in via eccezionale avrebbe accettato che la presente decisione fosse adottata in lingua inglese,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

I prestiti degli azionisti concessi a Flughafen Leipzig/Halle GmbH 2007 non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

*Articolo 2*

1. Nella misura in cui gli apporti di capitale effettuati a favore di Flughafen Leipzig/Halle GmbH coprono costi ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche per i quali il gestore aeroportuale ha diritto al rimborso ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG e costi dell'eliporto, detti apporti non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Nella misura in cui gli apporti di capitale effettuati a favore di Flughafen Leipzig/Halle GmbH sono limitati alla copertura finanziaria del deficit di finanziamento del progetto di investimento e non coprono costi ricadenti nella sfera delle competenze pubbliche di cui al paragrafo 1, detti apporti costituiscono un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3. Nella misura in cui l'importo degli apporti di capitale supera gli importi dichiarati compatibili con il mercato interno nei paragrafi 1 e 2, tali apporti costituiscono un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c),del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

*Articolo 3*

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2014

*Per la Commissione*
Joaquín ALMUNIA
*Vicepresidente*