# DECISIONE (UE) 2025/1191 DELLA COMMISSIONE

**del 21 febbraio 2025**

**relativa all'aiuto di Stato SA.33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania**

*[notificata con il numero C(2025) 1127]*

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

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni ai sensi della suddetta disposizione ([1]), e viste tali osservazioni,

considerando quanto segue:

## 1. PROCEDIMENTO

### 1.1. Procedimento riguardante il presunto finanziamento pubblico a favore dell'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania nel periodo 2007-2009

(1) Il 17 maggio 2010 la Romania ha notificato alla Commissione, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («trattato» o «TFUE»), un regime di aiuti di Stato a favore di alcuni piccoli aeroporti regionali, tra cui anche l'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania («aeroporto di Târgu Mureş», «ATM» o «aeroporto»). La notifica è stata protocollata con il numero N 185/2010.

(2) Con lettera del 24 maggio 2011 la Commissione ha comunicato alla Romania la decisione di avviare il procedimento di indagine formale previsto dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, con il numero SA.30931 (2011/C) («decisione di avvio del 2011») ([2]) relativamente al regime notificato di finanziamento pubblico per lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali nei piccoli aeroporti regionali, nonché ai finanziamenti pubblici per la copertura delle perdite di esercizio ricevuti dagli aeroporti regionali nel periodo 2007-2009, che sono stati portati all'attenzione della Commissione dalla Romania durante la fase di valutazione preliminare della notifica. Successivamente, il 23 giugno 2011, la Commissione ha adottato una rettifica di tale decisione.

(3) Con lettera del 25 luglio 2011 la Romania ha ritirato la notifica. Di conseguenza, il 31 ottobre 2011 la Commissione ha chiuso l'indagine relativa alla misura notificata. Il procedimento di indagine formale è rimasto aperto per quanto riguarda i finanziamenti pubblici concessi agli aeroporti regionali rumeni nel periodo 2007-2009 per la copertura delle perdite di esercizio.

([1]) Decisione della Commissione SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – Romania – Presunto aiuto a favore dell'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania, Wizz Air, Ryanair e altre compagnie aeree (GU C 104 del 18.3.2016, pag. 45) (corretta dalla Commissione mediante una rettifica adottata il 23 giugno 2011) e decisione (UE) della Commissione relativa all'aiuto di Stato SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) cui la Romania ha dato esecuzione a favore degli aeroporti regionali rumeni (GU C 207 del 13.7.2011, pag. 3).

([2]) GU C 207 del 13.7.2011, pag. 3.

(4) Con decisione finale positiva del 27 settembre 2016 («decisione finale del 2016») ([3]), la Commissione ha chiuso l'indagine nel caso SA.30931 per quanto riguarda tutti gli aeroporti interessati, ad eccezione dell'aeroporto «Avram Iancu» di Cluj («aeroporto di Cluj» o «CNIA») e dell'ATM.

(5) L'indagine sui finanziamenti pubblici destinati a coprire le perdite di esercizio dell'ATM tra il 2007 e il 2009 è rimasta pertanto aperta e sarà oggetto di valutazione della presente decisione.

### 1.2. **Procedimento relativo alle presunte misure di aiuto a favore delle compagnie aeree operanti nell'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania, dell'aeroporto di Târgu-Mureş Transilvania e del suo gestore aeroportuale**

(6) Il 13 ottobre 2011 la Commissione ha ricevuto una denuncia a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE riguardante presunti aiuti di Stato illegali a favore dell'ATM. Tale denuncia è stata protocollata con il numero SA.33769. La denuncia è stata integrata da ulteriori informazioni fornite alla Commissione il 14 ottobre 2011, il 18 ottobre 2011, il 3 novembre 2011, il 24 novembre 2011, il 10 gennaio 2012 e l'8 novembre 2012.

(7) Il 1º marzo 2012 la Commissione ha ricevuto una seconda denuncia relativa a presunti aiuti di Stato illegali concessi alla compagnia aerea Wizz Air e all'ATM. Il secondo denunciante ha fornito ulteriori informazioni alla Commissione il 2 aprile 2012, il 20 aprile 2012 e il 15 ottobre 2012. Anche questa denuncia e le informazioni supplementari sono state protocollate con il numero SA.33769.

(8) Il 15 ottobre 2012 la Commissione ha ricevuto una terza denuncia relativa a presunti aiuti di Stato illegali concessi all'ATM. La denuncia è stata integrata da ulteriori informazioni fornite il 7 dicembre 2012, il 26 febbraio 2013, il 27 febbraio 2013, il 18 settembre 2013, il 5 dicembre 2013, il 12 febbraio 2015 e il 18 febbraio 2015. Anche tale denuncia e le informazioni supplementari sono state protocollate con il numero SA.33769.

(9) Nel periodo 2011-2015 hanno avuto luogo diversi scambi tra la Commissione, le autorità rumene e ciascuno dei denuncianti.

(10) Con lettera del 31 luglio 2015 la Commissione ha informato la Romania della decisione di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE in relazione ai diritti aeroportuali imposti alle compagnie aeree operanti nell'ATM, al finanziamento pubblico del servizio di interesse economico generale (SIEG) concesso al gestore aeroportuale per i periodi 2011-2014 e 2014-2019 e al finanziamento pubblico riguardante l'acquisto di infrastrutture di assistenza a terra nel 2011 e parcheggi presso l'ATM («decisione di avvio del 2015») ([4]).

(11) Con lettera del 26 agosto 2015 le autorità rumene hanno richiesto una proroga dei termini per esprimere la propria posizione.

(12) La Commissione ha infine ricevuto osservazioni dalla Romania in data 2 ottobre 2015.

(13) Il 18 marzo 2016 la decisione di avvio del 2015 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni sulle misure in oggetto entro un mese dalla data di pubblicazione.

(14) La Commissione ha ricevuto osservazioni da Carpatair e dalle autorità rumene il 15 aprile 2016, da Wizz Air il 2 maggio 2016 e dall'aeroporto di Cluj il 3 maggio 2016.

(15) Il 22 agosto 2016 la Commissione ha trasmesso le osservazioni dei terzi interessati alla Romania. Il 22 settembre 2016 la Romania ha risposto alle osservazioni.

(16) Con lettera del 24 ottobre 2017 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità rumene, che hanno risposto il 19 febbraio 2018.

([3]) Decisione (UE) 2017/1149 della Commissione, del 27 settembre 2016, relativa all'aiuto di stato SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) cui la Romania ha dato esecuzione a favore degli aeroporti regionali rumeni (GU L 166 del 29.6.2017, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Aiuti di Stato — Romania — Aiuto di Stato SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Aiuto di Stato a favore di Wizz Air e dell'aeroporto di Cluj-Napoca — Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 104 del 18.3.2016, pag. 77).

### 1.3. **Fasi procedurali comuni alle decisioni di avvio del 2011 e del 2015**

(17) Il 26 febbraio 2020 la Commissione ha ricevuto ulteriori informazioni dalle autorità rumene. I servizi della Commissione hanno tenuto una teleconferenza con le autorità rumene il 13 marzo 2020 e hanno inviato una richiesta di informazioni supplementari il 5 maggio 2020. Le autorità rumene hanno risposto il 5 giugno 2020.

(18) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità rumene con lettere del 14 febbraio, del 4 marzo, del 30 luglio e del 25 settembre 2024. Le autorità rumene hanno risposto il 24 marzo, il 12 aprile, il 30 agosto e il 22 ottobre 2024.

## 2. **TÂRGU MUREŞ E IL DISTRETTO DI MUREŞ**

### 2.1. **Panoramica**

(19) Târgu Mureş è una città di 116 000 abitanti ([5]) del distretto di Mureş. La città funge da centro amministrativo del distretto ed è considerata un polo economico sovraregionale.

(20) Il distretto di Mureș fa parte della regione centrale della Romania (o «*Centru*» in rumeno), che comprende anche i distretti di Alba, Brasov, Covasna, Harghita e Sibiu. Situata al centro della Romania, la regione è equidistante dai vari valichi di frontiera.

### 2.2. **Tendenze demografiche e risultati economici**

(21) Negli ultimi decenni il distretto di Mureş ha registrato un costante calo demografico. Nel 1990 il distretto contava circa 621 445 abitanti, scesi a 580 672 nel 2010. Nel 2020 la popolazione è ulteriormente diminuita, toccando i 557 200 abitanti, che, stando alle proiezioni, dovrebbero ridursi a 436 600 entro il 2050. A questo si aggiunge la previsione di una drastica diminuzione della popolazione in età lavorativa (15-61 anni), che, in base alle proiezioni, dal 2010 al 2050 dovrebbe passare rispettivamente da 397 400 a 255 300 unità, pari a un calo del 35,8 % ([6]).

(22) Nel primo decennio del XXI secolo la crescita del PIL del distretto di Mureş è stata la seconda più bassa tra i distretti della regione centrale, registrando un netto ritardo rispetto a Bucarest ([7]).

### 2.3. **Infrastruttura stradale**

(23) Al dicembre 2009 il distretto di Mureş contava una rete stradale di 2 098 chilometri, di cui 414 chilometri di strade nazionali e 1 684 chilometri di strade provinciali. Di questi però solo 425 chilometri erano classificati come infrastrutture «moderne» ([8]).

(24) Al momento dell'indagine, l'infrastruttura stradale nel distretto di Mureș non aveva collegamenti rapidi con il resto del paese. La rotta europea più importante che attraversava Târgu Mureș era la E60, che collega il confine ungherese di Borș a città come Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, Bucarest e Costanza. Il distretto di Mureș aveva anche accesso a diversi altri corridoi di trasporto fondamentali: l'E68 (che collega il confine ungherese a Sibiu, Brașov e ad altre grandi città), l'E81 (che collega la Bulgaria alla Romania passando per Bucarest, Pitesti e Cluj-Napoca), nonché l'E574 e l'E58, che collegano le città principali e i confini della regione ([9]).

([5]) Dati del 2021.

([6]) Agenzia per lo sviluppo della regione centrale, *Analisi demografica della regione centrale. Disparità geodemografiche. Tendenze e previsioni*, 2010, disponibile all'indirizzo 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) Tra il 1999 e il 2007 la crescita del PIL è stata soltanto del 39,2 %, rispetto al 102 % della regione di Alba e all'84,7 % del distretto di Sibu ed è rimasta inferiore alla media regionale del 59,9 %.
Informazioni fornite dall'Agenzia per lo sviluppo della regione centrale, *Disoccupazione nella regione centrale — cause e tendenze*, 2010, disponibile all'indirizzo: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agenzia per lo sviluppo della regione centrale, *Infrastrutture di trasporto. Fattori chiave per lo sviluppo sostenibile della regione centrale*, 2011, disponibile all'indirizzo: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Piano urbano di mobilità sostenibile del comune di Târgu Mureș, disponibile all'indirizzo: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

(25) In quel momento, i futuri sviluppi infrastrutturali prevedevano la costruzione dell'autostrada della Transilvania A3 (in rumeno *Autostrada A3*), che avrebbe collegato Bucarest al confine ungherese via Brașov, Târgu Mureș e Cluj-Napoca, passando per il distretto di Mureș. Era inoltre prevista un'autostrada verso la Moldova, che avrebbe migliorato i collegamenti tra Târgu Mureș e città come Roman, Iași e il confine moldovo ([10]).

(26) Al momento dell'indagine, i flussi di traffico generati dall'aeroporto di Târgu-Mureș Transilvania (ATM) non potevano aggirare il centro della città di Târgu Mureș, il che, in combinazione con la scarsa qualità dei servizi ferroviari, incideva negativamente sulla mobilità del distretto. A ciò si aggiunge il fatto che nel dicembre 2018 l'ATM era collegato solo all'uscita dell'A3.

## 3. AEROPORTO DI TÂRGU MUREŞ

### 3.1. L'aeroporto

(27) L'aeroporto di Târgu-Mureș Transilvania è situato a 14 km a sud-ovest di Târgu Mureș. Si tratta di un'infrastruttura importante per la connettività della regione della Transilvania e assicura numerosi posti di lavoro connessi al settore dei servizi di trasporto aereo.

(28) L'ATM è situato in una posizione equidistante (450 km) dalle principali capitali dell'intera regione; si trova infatti a 450 km da Belgrado, da Budapest, da Bucarest e da Chisinau. L'aeroporto serve una regione che comprende diversi distretti, quali Mureș, Harghita, Covasna, parti dei distretti di Bistrita, Brasov, Suceava e Sibiu, con una popolazione totale di circa 2,7 milioni di persone.

(29) Gli aeroporti più vicini sono l'aeroporto di Cluj, che dista circa 103 km, ossia circa un'ora e 30 minuti in automobile, e l'aeroporto internazionale di Sibiu, che si trova a circa 120 km di distanza, ossia a circa un'ora e 50 minuti in automobile. Tutti gli altri aeroporti principali si trovano a più di due ore di automobile. Nella tabella seguente è riportato il numero di passeggeri dell'ATM per il periodo 2005-2019.

*Tabella 1*

**Numero di passeggeri dell'ATM tra il 2005 e il 2019** ([11])

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 408 | 46 882 | 156 929 | 69 945 | 84 062 | 74 353 | 257 303 | 300 427 |

| 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 356 656 | 343 521 | 336 694 | 287 412 | 566 | 63 794 | 179 066 |

(30) Tra il 2005 e il 2019 l'aeroporto ha offerto voli di linea operati da diverse compagnie aeree. Le attività delle principali compagnie aeree che offrivano voli regolari presso l'aeroporto sono descritte nei paragrafi che seguono.

(31) Wizz Air ha iniziato a operare nell'aeroporto nel giugno 2006 con una rotta verso Budapest e nel 2007 ha esteso le sue attività aggiungendo altre cinque rotte. Nel novembre dello stesso anno l'attività della compagnia aerea nell'aeroporto è cessata, per poi riprendere nel 2008 con cinque nuove rotte. Nel 2009 e nel 2010 Wizz Air ha operato solo sulla rotta di Budapest. Nel 2011 la compagnia aerea ha incrementato i propri servizi riaprendo alcune rotte e inaugurandone di nuove, arrivando a otto in totale. Da allora Wizz Air ha continuato a servire l'aeroporto, operando in media da otto a dieci rotte fino al 2017, quando l'aeroporto è stato chiuso per motivi tecnici. In seguito alla riapertura dei servizi commerciali in partenza dall'ATM, nel 2018 e nel 2019 Wizz Air operava quattro rotte in partenza dall'aeroporto.

([10]) Piano urbano di mobilità sostenibile del comune di Târgu Mureș, disponibile all'indirizzo: PMUD Târgu Mureș - versiunea finala.pdf.

([11]) Alla luce di chiarimenti forniti dalla Romania, i numeri definitivi per gli anni 2007-2009 risultano leggermente diversi da quelli riportati nella decisione finale del 2016. La diminuzione del numero di passeggeri registrata nel novembre 2016 è legata alla chiusura temporanea dell'aeroporto per lavori di ristrutturazione della pista e del piazzale e alla cancellazione o al trasferimento di tutti i voli verso l'aeroporto di Cluj. I lavori sono stati ultimati nel mese di giugno del 2018.
Fonte: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Nel 2013 Ryanair operava due rotte per Charleroi e Pisa, ma ha mantenuto solo il collegamento verso Charleroi fino alla metà del 2014, quando ha cessato le proprie attività presso l'aeroporto e da allora non ha più operato alcuna rotta.

(33) Malev ha operato su una rotta per Budapest dal 2005 al 2012.

(34) La TAROM ha operato su una rotta per Bucarest dal 2005 al 2014 e successivamente nel 2018 e nel 2019.

(35) Carpatair ha offerto un collegamento con Timisoara dal 2005 al 2008.

(36) Nel periodo 2005-2019 diverse compagnie aeree hanno offerto voli charter verso Danimarca (Cimber Air e Wideroe), Egitto (Air Arabia, TAROM e Air Bucharest), Israele (Sun D'Or) e Turchia (Corendon e TAROM).

(37) Nel periodo in esame nello scalo non sono stati operati voli cargo. Il trasporto di merci è stato effettuato principalmente mediante il traffico stradale di transito.

### 3.2. **Il gestore aeroportuale**

(38) Dal 1990 al 2019 il gestore dell'ATM è stato la *Regia Autonomă «Aeroportul Transilvania»* Târgu-Mureș ([12]). Come la maggior parte degli aeroporti rumeni, fino al 1997 l'ATM faceva parte della Società degli aeroporti regionali della Romania («RAATR») sotto la supervisione del ministero dei Trasporti rumeno.

(39) Ai sensi della decisione del governo rumeno n. 398/1997 (la «decisione governativa del 1997») ([13]), 13 aeroporti che facevano parte di RAATR sono passati sotto il controllo delle autorità pubbliche locali, vale a dire dei *Consilii Județene*, ossia consigli distrettuali. Tra questi vi era l'ATM, che è stato subordinato al Consiglio distrettuale di Mureș. Pertanto, dal 6 agosto 1997 al 2019, il gestore aeroportuale ha operato sotto l'autorità del Consiglio distrettuale di Mureș ([14]). La decisione governativa del 1997 prevedeva che i gestori aeroportuali fossero finanziati tramite fonti proprie nonché con stanziamenti dal bilancio locale dei consigli distrettuali, nei limiti degli importi approvati a tal fine ([15]). Il regime finanziario, la missione e le attribuzioni di tutti i gestori aeroportuali erano gli stessi per tutti gli aeroporti ([16]).

(40) A norma della decisione governativa del 1997 ([17]), le attività e le passività dell'aeroporto sono state rilevate dal distretto di Mureș il 30 giugno 1997 ([18]). Le attività trasferite comprendevano il terminal, la pista di volo, le vie di rullaggio e le piattaforme di imbarco, che sono state quindi incluse nell'elenco delle attività del distretto di Mureș.

(41) Al gestore aeroportuale è stata affidata la manutenzione e la gestione dell'infrastruttura aeroportuale. Il gestore aeroportuale offre servizi aeroportuali agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti non commerciali dell'aviazione generale), riscuotendo da questi diritti per l'utilizzo di tali infrastrutture.

(42) Nel 2011 l'ATM è stato incaricato della prestazione di un SIEG («SIEG del 2011») con delibera regionale n. 107/2011 del Consiglio distrettuale di Mureș del 18 agosto 2011 («delibera regionale dell'agosto 2011» o «conferimento del SIEG del 2011»). Tale delibera è stata in vigore dal 18 agosto 2011 al 30 ottobre 2014.

([12]) Si tratta di una persona giuridica autonoma ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge rumena n. 15/1990, relativa alla riorganizzazione delle unità economiche statali come società autonome e società commerciali.
([13]) Decisione n. 398/1997 del governo rumeno sul trasferimento di talune amministrazioni aeroportuali autonome dall'autorità del ministero dei Trasporti a quella dei consigli distrettuali.
([14]) Delibera n. 37/11.09.1997 del Consiglio distrettuale di Mureș.
([15]) Articolo 3 della decisione governativa del 1997.
([16]) Articolo 3 e allegato II (regolamento quadro per l'organizzazione e il funzionamento dei gestori aeroportuali) della decisione governativa del 1997.
([17]) Articolo 1, secondo comma, della decisione governativa del 1997.
([18]) Allegato 3 della decisione governativa del 1997.

(43) Il gestore aeroportuale è stato incaricato di un secondo SIEG («SIEG del 2014») con delibera n. 161/2014 del Consiglio distrettuale di Mureș del 30 ottobre 2014, modificata dalla delibera n. 67/2015 del Consiglio distrettuale di Mureș del 18 giugno 2015 («delibera regionale dell'ottobre 2014» o «conferimento del SIEG del 2014»). Tale delibera è rimasta valida fino al 9 maggio 2019.

## 4. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

(44) La presente decisione riguarda cinque misure ([19]):

— misura 1 – Finanziamento dell'ATM nel periodo 2007-2009;

— misura 2 – Finanziamento di infrastrutture di assistenza a terra per l'ATM nel 2011;

— misura 3 – Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2011 nel periodo dall'agosto 2011 all'ottobre 2014;

— misura 4 – Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014 nel periodo dall'ottobre 2014 al 31 luglio 2019;

— misura 5 – Diritti aeroportuali applicati alle compagnie aeree operanti nell'ATM dal 21 marzo 2013 al 16 febbraio 2019.

### 4.1. Misura 1 – Finanziamento dell'ATM nel periodo 2007-2009

(45) Le autorità rumene hanno spiegato che nel periodo 2007-2009 tutti i piccoli aeroporti regionali rumeni erano generalmente in perdita e che le perdite di esercizio erano coperte dallo Stato su base annua ([20]).

(46) Nello specifico, nel caso dell'ATM, la tabella che segue riporta il saldo d'esercizio per il periodo di riferimento e il finanziamento pubblico concesso.

*Tabella 2*

**Saldo d'esercizio dell'ATM e finanziamenti pubblici nel periodo 2007-2009 (RON)**

| Anno | 2007 | 2008 | 2009 | Totale |
|---|---|---|---|---|
| **Costi di esercizio** | 4 855 746 | 6 143 528 | 7 135 784 | 18 135 058 |
| **Entrate di esercizio** | 2 979 561 | 2 016 657 | 2 018 773 | 7 014 991 |
| **Perdita di esercizio** | (1 876 185) | (4 126 871) | (5 117 011) | (11 120 067) |
| **Importo della compensazione erogata da fondi pubblici** | 1 838 540 | 4 305 247 | 4 722 536 | 10 866 323 |
| **Deficit di finanziamento non coperto da fondi pubblici/sovracompensazione** | (37 645) | 178 376 | (394 475) | (253 744) |
| **Deficit di finanziamento non coperto da fondi pubblici/sovracompensazione (in EUR)** | (11 286) | 48 440 | (93 056) | (152 783) |

([19]) Poiché la presente decisione riguarda due decisioni di avvio, la Commissione ha riorganizzato la numerazione delle misure contenute nella decisione di avvio del 2015 al fine di migliorarne la leggibilità.

([20]) Cfr. punto 29 della decisione di avvio del 2011.

(47) Nel periodo 2007-2009 l'ATM ha ricevuto complessivamente 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) a titolo della misura 1. Sebbene l'esercizio 2008 si sia chiuso con una sovracompensazione, la compensazione totale per i tre anni in questione è stata inferiore al risultato di esercizio, lasciando un deficit di finanziamento di 253 744 RON (152 783 EUR).

(48) Secondo la Romania, i finanziamenti pubblici accordati su base annua nel periodo 2007-2009 rappresentavano una compensazione per la prestazione di un SIEG, consistente nella gestione complessiva dell'ATM, ed erano conformi alla decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE [ora articolo 106, paragrafo 2, TFUE] agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale («decisione SIEG del 2005») ([22]).

(49) In particolare:

a) la gestione del SIEG era stata affidata al gestore aeroportuale con la decisione governativa del 1997 che stabiliva gli obblighi di servizio pubblico («OSP»), i parametri per il calcolo della compensazione e le modalità per evitare sovracompensazioni;

b) il traffico annuo dell'aeroporto non superava 1 000 000 di passeggeri.

(50) La decisione governativa del 1997 stabilisce che i costi di esercizio e di capitale degli aeroporti in questione siano coperti con risorse proprie integrate da finanziamenti pubblici nella misura necessaria. La Romania ritiene che questo meccanismo impedisca una sovracompensazione nella misura in cui gli aeroporti possono soltanto ricevere l'importo utile a coprire tutti i costi. Tali importi sono versati agli aeroporti all'inizio dell'anno, sulla base delle previsioni dei costi, e le eventuali eccedenze sono restituite allo Stato alla fine dell'esercizio. Per il periodo in questione il bilancio preventivo dell'aeroporto era approvato mediante delibera del Consiglio distrettuale di Mureș.

(51) Per il 2007 il bilancio dell'aeroporto è stato approvato con delibera n. 3 del Consiglio distrettuale di Mureș, del 25 gennaio 2007, riguardante l'approvazione del bilancio preventivo del Consiglio distrettuale di Mureș e gli importi stanziati per il cofinanziamento dei programmi di sviluppo delle unità territoriali amministrative del distretto di Mureș per il 2007.

(52) Per il 2008 il bilancio dell'aeroporto è stato approvato con risoluzione n. 56 del Consiglio distrettuale di Mureș, del 27 marzo 2008, riguardante il bilancio preventivo delle entrate e delle uscite per il 2008 dell'amministrazione della regione aeroportuale autonoma «Transilvania-Târgu Mureș», nonché gli obiettivi e i criteri di prestazione del direttore della regione.

(53) Per il 2009 il bilancio dell'aeroporto è stato approvato con delibera n. 37 del Consiglio distrettuale di Mureș, del 29 aprile 2009, riguardante l'approvazione del bilancio preventivo delle entrate e delle uscite dell'amministrazione Regia Autonomă Aeroportul «Transilvania Mureș» per il 2009.

### 4.2. **Misura 2 – Finanziamento di infrastrutture di assistenza a terra nel 2011**

(54) Nella decisione di avvio del 2015 si rilevava che il gestore aeroportuale aveva ricevuto un sostegno pubblico per il finanziamento di infrastrutture di assistenza a terra per un importo totale di 3 038 362 RON (716 747 EUR). Secondo quanto affermato dalla Romania, il Consiglio distrettuale di Mureș ha approvato detti pagamenti prima di adottare la delibera regionale n. 107/2011 del 18 agosto 2011, che, come spiegato al considerando 42, affidava all'ATM la prestazione di un SIEG.

(55) La Romania ha spiegato che, al fine di adempiere ai propri obblighi in qualità di fornitore di servizi di interesse economico generale, ogni aeroporto è tenuto a garantire il livello minimo di infrastrutture di assistenza a terra necessarie per la circolazione degli aeromobili esentati per legge dal pagamento di diritti aeroportuali ([23]). Le autorità rumene hanno inoltre spiegato che il finanziamento dell'infrastruttura di assistenza a terra era limitato al costo effettivo delle attrezzature, come indicato nella tabella seguente.

([21]) Il tasso di cambio applicato nella presente decisione è calcolato come la media annua del tasso di cambio ufficiale EUR/RON in base ai valori forniti dalla Banca centrale europea (BCE). A tale riguardo, i tassi di cambio applicati sono i seguenti: 3,34 (2007), 3,68 (2008) e 4,24 (2009).

([22]) GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Cfr. punto 143 della decisione di avvio del 2015.

*Tabella 3*

**Finanziamento pubblico delle infrastrutture di assistenza a terra nel 2011 (RON)**

| | Costo stimato, IVA inclusa | Costo stimato, IVA esclusa | Valore IVA (aliquota del 24 %) | Valore del sostegno pubblico offerto, IVA inclusa |
|---|---|---|---|---|
| Navette bus per i piazzali | 205 823 | 165 986 | 39 836 | 205 823 |
| Carrelli trasporto bagagli passeggeri | 59 163 | 47 712 | 11 451 | 59 163 |
| Gruppo elettrogeno esterno (500 kVA) | 179 676 | 144 900 | 34 776 | 179 676 |
| Scale semoventi | 919 823 | 741 800 | 178 023 | 919 823 |
| Unità di sbrinamento | 1 673 876 | 1 349 900 | 323 976 | 1 673 876 |
| **TOTALE** | **3 038 362** | **2 450 299** | **588 062** | **3 038 362** |
| **TOTALE EUR** | **716 747** | **578 023** | **138 723** | **716 747** |

(56) Nel 2011 l'ATM ha ricevuto complessivamente 2 450 299 RON (578 023 EUR ) ([24]) a titolo della misura 2.

(57) La Romania ha spiegato che, secondo i dati dei registri contabili dell'amministrazione, l'importo di 588 062 RON a titolo di IVA detraibile non è stato incluso nel costo delle infrastrutture di assistenza a terra acquistate nel 2011 e che tale valore è stato dedotto dall'imposta sul valore aggiunto dovuta al bilancio dello Stato e successivamente rimborsato dall'autorità pubblica di governo del Consiglio distrettuale di Mureș.

### 4.3. Misura 3 – Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2011 nel periodo dall'agosto 2011 all'ottobre 2014

(58) Ai sensi dell'articolo 1, secondo comma, della delibera regionale dell'agosto 2011, le attività svolte dall'aeroporto indicate di seguito costituiscono un SIEG:

a) la costruzione di infrastrutture e impianti aeroportuali: piste, terminali, rampe, torri di controllo del traffico o impianti di supporto diretto, quali impianti antincendio, attrezzature per la sicurezza;

b) la gestione delle infrastrutture, delle apparecchiature e degli impianti di supporto diretto, compresi la manutenzione, la riparazione, l'aggiornamento o la gestione delle infrastrutture aeroportuali;

c) la fornitura di servizi ausiliari per il trasporto aereo, ad eccezione dei servizi di assistenza a terra;

d) la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo, di servizio antincendio, di servizi di emergenza e di sicurezza;

e) la messa a disposizione, secondo quanto previsto dalla legge, degli spazi e dei servizi necessari alle autorità pubbliche che svolgono specifiche attività di controllo presso l'aeroporto;

([24]) Il tasso di cambio applicato nella presente decisione è calcolato come la media annua del tasso di cambio ufficiale EUR/RON in base ai valori forniti dalla BCE. A tale riguardo, il tasso di cambio applicato per l'anno 2011 è di 4,2391.

f) il trattamento dei voli effettuati da aeromobili esentati per legge dal pagamento di diritti aeroportuali ([25]), compresa l'assistenza dei passeggeri di tali voli;

g) l'acquisto e la manutenzione delle necessarie attrezzature di servizio a terra per gli aeromobili esentati per legge dal pagamento di diritti aeroportuali; nonché

h) la protezione delle infrastrutture aeroportuali.

(59) Secondo le autorità rumene, le attività di cui alle precedenti lettere da d) ad h) non sono di natura economica e rientrano nella sfera dei poteri di un'autorità pubblica.

(60) Per quanto riguarda le lettere f) e g), le autorità rumene affermano che alcune categorie di aeromobili sono esentate per legge da tutte le tasse e i diritti aeroportuali, comprese le tasse per l'assistenza a terra, in tutti gli aeroporti rumeni.

(61) A norma dell'articolo 1, terzo comma, della delibera regionale dell'agosto 2011, le attività commerciali che non sono direttamente collegate alle attività dell'aeroporto non possono essere sovvenzionate ([26]). L'articolo 4 della delibera regionale dell'agosto 2011 prevede inoltre un meccanismo di revisione della compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, volto ad evitare sovracompensazioni. Il calcolo della compensazione tiene conto di tutti i costi sostenuti nello svolgimento delle attività connesse al SIEG e di una quota corrispondente dei costi comuni. Le entrate da prendere in considerazione per determinare la compensazione comprendono tutte le entrate provenienti dalle attività coperte dal SIEG e gli eventuali utili derivanti da attività diverse da quelle relative al SIEG.

(62) Le autorità rumene hanno sottolineato che il gestore aeroportuale era tenuto a tenere contabilità separate per le attività relative al SIEG e per le attività commerciali e a restituire eventuali importi di sovracompensazione riscontrati da qualsiasi organismo di controllo, compreso il dipartimento specializzato dell'autorità pubblica del paese. Il gestore aeroportuale conferma che i rendiconti finanziari del 2011 e i bilanci successivi sono stati redatti conformemente ai principi di separazione delle spese e delle entrate SIEG da quelle relative alle attività commerciali.

(63) Inoltre, a norma della decisione n. 158/2012 del Consiglio distrettuale, che ha approvato il bilancio preventivo delle entrate e delle spese del gestore aeroportuale, il Consiglio distrettuale di Mureș è stato incaricato di effettuare controlli e approvare i rendiconti finanziari presentati dal gestore aeroportuale, al fine di evitare sovracompensazioni e verificare che il gestore aeroportuale abbia assolto i propri obblighi di servizio pubblico. Alla luce delle risultanze di tali controlli, il Consiglio distrettuale di Mureș chiede al gestore aeroportuale di rimborsare eventuali sovracompensazioni o, se necessario, propone una revisione delle attività connesse al SIEG.

(64) Nella tabella 4 sottostante è presentato il saldo d'esercizio dell'aeroporto per il periodo in cui era in vigore il conferimento del SIEG del 2011, sulla base dei rendiconti finanziari annuali redatti dall'ATM e verificati dalle autorità rumene. Come si può osservare nella tabella, la compensazione del primo anno, benché positiva, non compensa il livello delle perdite totali per gli anni di validità del SIEG.

([25]) Ai sensi dell'articolo 3, secondo comma, del codice dell'aviazione rumeno, negli aeroporti aperti al traffico commerciale, i tipi di aeromobili indicati di seguito sono esentati dal pagamento dei diritti per passeggero, dei diritti di atterraggio, dei diritti di parcheggio e di illuminazione e dei diritti sui servizi di navigazione aerea: a) aeromobili militari rumeni; b) aeromobili militari esteri, in virtù di accordi bilaterali conclusi su richiesta del ministero della Difesa; c) aeromobili che trasportano rappresentanti dello Stato in veste ufficiale; d) aeromobili che volano nell'interesse delle Nazioni Unite, della Croce Rossa o della Mezzaluna Rossa; e) aeromobili che effettuano missioni di ricerca e soccorso; f) aeromobili che svolgono missioni umanitarie e di aiuto; g) aeromobili costretti ad atterrare a causa di difficoltà tecniche, condizioni meteorologiche o altre situazioni di emergenza; h) aeromobili che atterrano su istruzione del ministero dei Trasporti e/o del ministero della Difesa; i) altri tipi di aeromobili, secondo quanto previsto dalla legge. A norma dell'articolo 31, quarto comma, le esenzioni di cui alle lettere da a) a c) si applicano solo negli aeroporti in cui lo Stato rumeno è azionista di maggioranza.

([26]) Sebbene il conferimento del SIEG del 2011 consentisse anche un aiuto agli investimenti, l'ambito di applicazione della presente decisione è limitato alla valutazione dell'aiuto al funzionamento nei limiti degli importi di cui alla tabella 4.

*Tabella 4*

**Saldo d'esercizio dell'ATM e finanziamenti pubblici durante il conferimento del SIEG del 2011 (RON)**

| Periodo | 2011 | 2012 | 2013 | gennaio - ottobre 2014 | Totale |
|---|---|---|---|---|---|
| **Costi di esercizio** | 7 924 410 | 10 517 504 | 11 605 800 | 9 115 644 | 39 163 358 |
| **Entrate di esercizio** | 3 064 460 | 5 012 189 | 5 939 214 | 5 030 556 | 19 046 419 |
| **Utile di esercizio/ Perdite** | (4 859 950) | (5 505 315) | (5 666 586) | (4 085 088) | (20 116 939) |
| **Importo della compensazione** | 4 951 625 | 5 367 648 | 5 606 274 | 3 592 570 | 19 518 117 |
| **Deficit di finanziamento non coperto dalla compensazione** | 91 675 | (137 667) | (60 312) | (492 518) | (598 822) |
| **Deficit di finanziamento non coperto dalla compensazione (EUR)** | 21 626 | (30 871) | (13 648) | (110 977) | (134 699) |

(65) Nel periodo 2011-ottobre 2014 l'ATM ha ricevuto complessivamente 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) a titolo della misura 3.

### 4.4. Misura 4 – Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014 nel periodo dal 30 ottobre 2014 al 9 maggio 2019

(66) Ai sensi dell'articolo 1, secondo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014, le attività svolte dall'ATM indicate di seguito costituiscono un SIEG:

a) l'amministrazione, la manutenzione ordinaria, la riparazione, l'ammodernamento, l'ampliamento e la costruzione di aree di movimento degli aeromobili (pista, piazzali, piattaforme), della torre di controllo, dei terminali, degli impianti elettrici, amministrati dal governo, e delle relative attrezzature: sistemi e apparecchiature di sicurezza, sistemi elettrici, illuminazione delle piste, reti di servizi pubblica utilità, sistemi antincendio, sistemi di controllo e monitoraggio;

b) l'organizzazione, le attrezzature, la manutenzione e la gestione dei flussi di passeggeri nei terminali aeroportuali, la fornitura di servizi di sicurezza;

c) i servizi di assistenza a terra agli aeromobili di proprietà dello Stato, compreso l'acquisto delle relative attrezzature ([28]);

d) la protezione delle infrastrutture aeroportuali;

e) le operazioni di ricerca e soccorso nel sito aeroportuale;

f) i dispositivi di sorveglianza e di sicurezza per le emergenze, la prevenzione e il controllo degli incendi;

g) la fornitura degli spazi, delle strutture e delle infrastrutture necessarie all'amministrazione doganale, alla polizia di frontiera, alla polizia aeronautica, al ministero degli Affari interni e al servizio di intelligence rumeno per lo svolgimento delle loro attività specifiche; nonché

h) la gestione gratuita dei voli di Stato, dei voli militari nell'ambito di determinati ministeri e servizi governativi, dei voli di emergenza e in altre situazioni disciplinate dalla legge.

([27]) Il tasso di cambio applicato nella presente decisione è calcolato come la media annua del tasso di cambio ufficiale EUR/RON in base ai valori forniti dalla BCE. A tale riguardo, i tassi di cambio applicati sono i seguenti: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) e 4,44 (2014).

([28]) Per quanto riguarda l'assistenza a terra, la Romania ha sostenuto che non esiste alcuna disposizione giuridica che vieti espressamente l'inclusione dell'assistenza a terra nella categoria dei servizi di interesse economico generale. L'attività di assistenza a terra è un servizio aeroportuale ausiliario del trasporto aereo, senza il quale l'aeroporto di Târgu Mureș non sarebbe in grado di adempiere ai propri obblighi di servizio pubblico affidati dal Consiglio distrettuale di Mureș.

(67) Secondo le autorità rumene, il SIEG del 2014 è stato elaborato conformemente alla 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 ([29]) e alla disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico («disciplina SIEG del 2012») ([30]), tenendo conto anche degli orientamenti del 2014 sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (gli «orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014») ([31]). La delibera regionale dell'ottobre 2014 consente sovvenzioni sia per i costi di investimento che per i costi di esercizio, a titolo di compensazione per l'esecuzione del SIEG.

a) Ai sensi dell'articolo 4, secondo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014, i costi di investimento relativi al SIEG sono compensati sulla base del deficit di finanziamento conformemente al piano aziendale del gestore aeroportuale fino a un'intensità del 75 % dei costi ammissibili.

b) Ai sensi dell'articolo 4, quarto comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014, il finanziamento pubblico dei costi di esercizio è fissato ogni anno sulla base del deficit di finanziamento di esercizio delle attività SIEG conformemente al piano aziendale del gestore aeroportuale. Ai sensi dell'articolo 4, quinto comma, la compensazione per i costi di esercizio nei primi cinque anni non può superare l'80 % del disavanzo di esercizio dei cinque anni precedenti e il 50 % di tale disavanzo di esercizio per i cinque anni successivi.

c) Ai sensi dell'articolo 4, settimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014, l'importo della compensazione (sia per i costi di esercizio che per i costi di investimento) non può eccedere quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Ai sensi dell'articolo 4, nono comma, i costi da prendere in considerazione sono solo quelli relativi al SIEG e un contributo proporzionato dei costi comuni. Per contro, a norma dell'articolo 4, decimo comma, le entrate da prendere in considerazione per determinare la compensazione comprendono non solo tutte le entrate relative al SIEG, ma anche eventuali utili derivanti da altre attività dell'aeroporto non legate al SIEG. Infine, a norma dell'articolo 4, undicesimo comma, onde evitare possibili sovracompensazioni, la compensazione non deve superare la differenza tra i costi e le entrate di cui sopra.

(68) A norma dell'articolo 2, secondo e terzo comma, il SIEG del 2014 avrebbe inizialmente dovuto coprire un periodo di dieci anni, ossia fino al 4 aprile 2024, al fine di coincidere con il cosiddetto «periodo transitorio» per gli aiuti al funzionamento ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e prevedeva un eventuale riesame negli scenari seguenti: i) dopo quattro anni dall'incarico iniziale; ii) nel caso in cui il traffico dell'aeroporto avesse superato i 700 000 passeggeri all'anno; o iii) ogniqualvolta ciò fosse richiesto dalla legislazione pertinente. Tuttavia, come detto, la delibera regionale dell'ottobre 2014 è rimasta valida solo fino al 9 maggio 2019.

(69) Le autorità rumene hanno fornito informazioni sul piano aziendale per l'ATM relativo al periodo 2014-2024 (il «piano aziendale»).

*Tabella 5*

**Indicatori economici attesi ex ante considerati nel piano aziendale (RON)**

| | Nov.-dic. 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Entrate previste sulla base delle informazioni disponibili prima del 30 ottobre 2014** | 846 516 | 4 846 379 | 6 332 114 | 7 573 193 | 8 245 434 | 9 082 977 | 9 521 429 | 9 829 847 | 10 437 231 | 11 075 896 | 12 025 874 |
| **Costi previsti sulla base delle informazioni disponibili prima del 30 ottobre 2014** | 3 277 736 | 10 545 013 | 10 144 747 | 10 400 653 | 10 549 657 | 10 688 923 | 10 761 272 | 10 786 230 | 10 871 790 | 11 060 259 | 11 255 273 |

([29]) 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).

([30]) Comunicazione della Commissione — Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

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

| | Nov.-dic. 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Deficit di finanziamento di esercizio previsto sulla base delle informazioni disponibili prima del 30 ottobre 2014** | (2 431 220) | (5 698 634) | (3 812 633) | (2 827 460) | (2 304 223) | (1 605 946) | (1 239 843) | (956 383) | (434 559) | 15 637 | 770 601 |
| **Compensazione stimata** | 2 431 220 | 5 698 634 | 3 812 633 | 2 827 460 | 2 304 223 | 1 605 946 | 1 239 843 | 956 383 | 434 559 | 0 | 0 |
| **Compensazione stimata (EUR)** | 547 818 | 1 281 859 | 849 025 | 618 862 | 495 105 | 338 450 | 256 266 | 194 335 | 88 120 | 0 | 0 |

(70) Gli importi effettivamente concessi dalle autorità rumene nell'ambito dell'incarico del 2014 sono presentati nella tabella sottostante.

*Tabella 6*

**Finanziamento nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014**

| Compensazione | Nov.–dic. 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Genn.-apr. 2019 | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RON | 2 550 353 | 5 448 221 | 3 619 000 | 5 038 198 | 4 687 908 | 375 981 | 21 719 661 |
| EUR | 574 662 | 1 225 531 | 805 905 | 1 102 740 | 1 007 286 | 79 237 | 4 795 362 |

(71) Nel periodo compreso tra novembre 2014 e aprile 2019 l'ATM ha ricevuto complessivamente 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) a titolo della misura 4.

(72) Le autorità rumene hanno spiegato che il motivo principale per cui nel periodo 2017-2018 la compensazione effettiva è risultata superiore a quella stimata ex ante era dovuto al fatto che da novembre 2016 a giugno 2018 i voli erano stati limitati e infine totalmente sospesi, in quanto la pista era in stato di non conformità tecnica ed è stata poi ricostruita. Il 25 giugno 2018 l'attività operativa dell'aeroporto è ripresa dopo un periodo di 12 mesi di traffico aereo limitato (17 novembre 2016-4 ottobre 2017) e un periodo di sospensione dei voli di otto mesi (4 ottobre 2017-25 giugno 2018).

### 4.5. Misura 5 – Diritti aeroportuali applicati alle compagnie aeree operanti nell'ATM nel periodo dal 21 marzo 2013 al 16 febbraio 2019

(73) Le autorità rumene hanno esposto quanto segue:

a) con decisione governativa n. 455 del 4 maggio 2011, lo Stato rumeno ha stabilito i principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti rumeni. In base a tale normativa, i diritti aeroportuali sono applicati in modo non discriminatorio a tutti gli utenti degli aeroporti. I gestori aeroportuali hanno inoltre il diritto di modulare i diritti aeroportuali in funzione di determinati aspetti di interesse pubblico e generale, comprese considerazioni ambientali, sulla base di criteri pertinenti, obiettivi e trasparenti ([33]). La decisione governativa ha infine nominato la *Regia Autonomă «Autoritatea Aeronautică Civilă Română»* (ossia l'autorità rumena per l'aviazione civile) quale autorità di vigilanza indipendente, incaricata di vigilare sull'applicazione delle disposizioni della decisione governativa n. 455 ([34]);

([32]) Il tasso di cambio applicato nella presente decisione è calcolato come la media annua del tasso di cambio ufficiale EUR/RON in base ai valori forniti dalla BCE. A tale riguardo, i tassi di cambio applicati sono i seguenti: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) e 4,93 (2022).

([33]) Articolo 5 della decisione governativa n. 455 del 4 maggio 2011.

([34]) Articolo 14 della decisione governativa n. 455 del 4 maggio 2011.

b) l'ordinanza n. 744/2011 del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture della Romania del 23 settembre 2011 («ordinanza del 2011 del ministero dei Trasporti») si applica ai diritti aeroportuali indicati di seguito: i) tassa di atterraggio ([35]); ii) tariffa per l'illuminazione ([36]); iii) tassa di parcheggio aeromobili ([37]); iv) tariffa per il servizio passeggeri ([38]); v) tassa per lo sviluppo ([39]); vi) tariffa per il transito ([40]); e vii) tassa di trasferimento ([41]). L'ordinanza chiarisce che la decisione di applicare i diritti aeroportuali di cui sopra spetta al gestore aeroportuale ([42]). Il decreto stabilisce infine che un gestore aeroportuale può introdurre diritti aeroportuali in una serie di condizioni specifiche ([43]) e che tali diritti dovrebbero essere applicati in modo non discriminatorio e senza provocare distorsioni nella concorrenza tra gli utenti;

c) per quanto riguarda l'ATM, l'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 è stata attuata mediante delibera del Consiglio distrettuale di Mureș n. 25/2012 del 29 febbraio 2012 («delibera regionale del febbraio 2012»). A norma di tale delibera, i diritti aeroportuali sono applicati in modo trasparente e non discriminatorio a tutti gli utenti delle infrastrutture aeroportuali e sono approvati dal Consiglio distrettuale di Mureș ([44]);

d) il livello dei diritti aeroportuali in vigore è stato fissato dalla delibera del Consiglio distrettuale di Mureș n. 83/2012 del 6 luglio 2012 («delibera regionale del luglio 2012»), che ha approvato la delibera del consiglio di amministrazione dell'ATM n. 7/26 giugno 2012. Tale delibera, applicata soltanto alle compagnie aeree operanti presso l'ATM, ha sostituito la precedente delibera n. 26/2011 del Consiglio distrettuale di Mureș del 24 marzo («delibera regionale del marzo 2011»);

([35]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tassa di atterraggio:
a) la tassa è calcolata sul peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile;
b) le frazioni di tonnellata inferiori a 500 kg non sono prese in considerazione e quelle superiori a 500 kg sono considerate come una tonnellata; gli aeromobili con una massa massima al decollo inferiore a 500 kg sono tassati per una tonnellata;
c) il diritto è riscosso per un atterraggio e un decollo e conferisce al titolare il diritto:
— di utilizzare le strutture e gli impianti aeroportuali, ad eccezione dell'illuminazione,
— di utilizzare le aree e le infrastrutture del terminale, ad eccezione di quelle oggetto di diritti separati,
— di parcheggio degli aeromobili, ma per non più di due ore dall'atterraggio;
d) i diritti comprendono, se del caso, anche i costi dell'aeroporto per investimenti di capitale e lavori di manutenzione relativi alle superfici di movimento degli aeromobili;
e) al fine di incentivare una maggiore frequenza dei voli, il gestore aeroportuale può, a seconda del numero di movimenti, applicare sconti fino al 50 % sui diritti di atterraggio, mediante incrementi massimi del 5 %.

([36]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tariffa per l'illuminazione:
a) il diritto è calcolato sul peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile;
b) le frazioni di una tonnellata inferiori a 500 kg non sono prese in considerazione e quelle superiori a 500 kg sono considerate come una tonnellata; gli aeromobili con una massa massima al decollo inferiore a 500 kg sono tassati per una tonnellata;
c) il diritto è riscosso per ogni atterraggio e per ciascun decollo per cui sono utilizzati l'impianto di illuminazione e/o i dispositivi di illuminazione dell'aeroporto.

([37]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tassa di parcheggio:
a) il diritto è calcolato sul peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile e sull'intervallo di sosta;
b) le frazioni di una tonnellata inferiori a 500 kg non sono prese in considerazione e quelle superiori a 500 kg sono considerate come una tonnellata; gli aeromobili con una massa massima al decollo inferiore a 500 kg sono tassati per una tonnellata.

([38]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tariffa per il servizio passeggeri:
a) il diritto è riscosso per ogni passeggero imbarcato in aeroporto e in partenza da tale aeroporto;
b) il diritto non si applica ai passeggeri in transito, ai passeggeri in trasferimento e ai minori di età inferiore a 2 anni.

([39]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tassa per lo sviluppo:
a) il diritto è riscosso per ciascun passeggero imbarcato in aeroporto, in partenza dall'aeroporto, ed è pubblicato unitamente al suo periodo di applicazione;
b) il diritto è riscosso per la durata degli obiettivi di investimento per i quali è applicato;
c) il diritto è fissato in modo trasparente, informando gli utenti dell'aeroporto in merito agli obiettivi di investimento da finanziare e alla durata della sua applicazione.

([40]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per la tariffa per il transito:
a) il diritto è riscosso per ogni passeggero imbarcato in aeroporto e che effettua il trasferimento in tale aeroporto;
b) il diritto non si applica ai minori di età inferiore a 2 anni;
c) il diritto comprende, se del caso, i costi dell'aeroporto a fini di investimento connessi alle operazioni di trasferimento, nonché i costi per la sicurezza aeroportuale relativi ai passeggeri in trasferimento.

([41]) L'allegato 1 dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 stabilisce le condizioni seguenti per quanto riguarda la tassa di trasferimento:
a) il diritto è riscosso per ogni passeggero imbarcato in aeroporto e che effettua il trasferimento in tale aeroporto;
b) il diritto non si applica ai minori di età inferiore a 2 anni;
c) il diritto comprende anche, se del caso, i costi dell'aeroporto a fini di investimento connessi alle operazioni di trasferimento, fatte salve le prescrizioni di cui al punto 5, lettere b) e c), nonché i costi per la sicurezza aeroportuale relativi ai passeggeri in trasferimento.

([42]) Articolo 1, comma 3, dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011.

([43]) Articolo 4, comma 1, dell'ordinanza del ministero dei Trasporti del 2011 e suo allegato 1.

([44]) Articolo 10, ottavo comma, della delibera regionale del febbraio 2012.

e) come previsto dalla legge, la delibera regionale del luglio 2012 è stata sottoposta al controllo di legittimità presso il ministero degli Affari interni, che non ha rilevato alcun aspetto di illegittimità. I diritti aeroportuali di cui alla delibera regionale del luglio 2012 sono stati pubblicati nelle pubblicazioni di informazione aeronautica della Romania («AIP») il 20 settembre 2012 e sono entrati in vigore sei mesi dopo la pubblicazione, vale a dire il 21 marzo 2013, conformemente alla legislazione vigente.

(74) A norma della delibera regionale del luglio 2012, il livello dei diritti aeroportuali era quello riportato nella tabella 7.

*Tabella 7*

**Diritti aeroportuali presso l'ATM in base alla delibera regionale del luglio 2012**

| Diritto | Costo (EUR) |
|---|---|
| Atterraggio | 1,25/tonnellata |
| Segnaletica luminosa | 0,40/tonnellata |
| Parcheggio | 0,15/tonnellata/ora |
| Diritto di assistenza ai passeggeri | 1,00/passeggero |

(75) Le autorità rumene hanno dichiarato che l'importo di 1 EUR per passeggero del diritto di assistenza ai passeggeri non andava interamente al gestore aeroportuale. Di tale importo, 0,275 EUR per passeggero era trasferito al centro di investigazioni e analisi per la sicurezza dell'aviazione civile e 0,05 EUR per passeggero imbarcato era trasferito all'autorità aeronautica civile rumena (vale a dire che un totale di 0,325 EUR per passeggero imbarcato era trasferito dal gestore aeroportuale a tali organizzazioni).

(76) A norma della delibera regionale del luglio 2012, i diritti di atterraggio riportati nella tabella 7 possono essere ridotti se la compagnia aerea effettua più di tre atterraggi mensili nell'aeroporto. Gli sconti sono stati offerti indipendentemente dal tipo di aeromobile nella misura seguente:

*Tabella 8*

**Sconti applicati ai diritti di atterraggio presso l'ATM conformemente alla delibera regionale del luglio 2012**

| N. di atterraggi/mese | Sconto |
|---|---|
| 3 - 5 | 5 % |
| 6 - 10 | 10 % |
| 11 - 15 | 15 % |
| 16 - 20 | 20 % |
| 21 - 25 | 25 % |
| 26 - 30 | 30 % |
| 31 - 35 | 35 % |
| 36 - 40 | 40 % |
| 41 - 45 | 45 % |
| Più di 46 | 50 % |

(77) La Romania ha fornito un documento delle previsioni economiche che illustra nel dettaglio le entrate derivanti dai diritti aeroportuali per il periodo 2011-2015, sulla base dei dati effettivi ex post per il 2011 e delle previsioni ex ante per il periodo 2012-2015 ([45]). Tali previsioni sono state effettuate prima dell'adozione della delibera regionale del luglio 2012. Al momento della stesura delle previsioni economiche, il principale vettore di linea internazionale era Wizz Air, che operava verso otto destinazioni con aeromobili Airbus 320: Madrid, Barcellona, Milano (Bergamo), Roma, Parigi, Budapest, Dortmund e Londra. Tarom effettuava voli regolari per Bucarest.

(78) Il piano di gestione incluso nel documento delle previsioni economiche prevedeva un aumento del numero dei voli operati da Wizz Air, con l'aggiunta di rotte verso Monaco, Francoforte e Bologna (Forlì) e la creazione di quattro destinazioni Ryanair. Inoltre, si annunciava l'intenzione di un'altra compagnia aerea, Air Patriot, di aprire voli in partenza dall'ATM verso Bucarest, Vienna e Istanbul a partire dal gennaio 2013 ([46]).

*Tabella 9*

**Entrate medie previste sulla base della delibera regionale del luglio 2012** ([47])

| Anno | Rotazioni Wizz Air | Rotazioni altri | Totale Entrate da Wizz Air (EUR) | Totale Entrate da altri (EUR) | Totale Entrate Wizz Air (RON) | Entrate totali da altri (RON) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2011** | 884 | 130 | 419 356 | 61 880 | 1 811 492,11 | 358 555,46 |
| **2012** | 936 | 250 | 445 536 | 130 000 | 1 966 595,90 | 573 820,00 |
| **2013** | 1 001 | 350 | 476 476 | 182 000 | 2 102 212,11 | 808 298,40 |
| **2014** | 1 334 | 555 | 634 984 | 316 350 | 2 870 127,68 | 1 429 902,00 |
| **2015** | 1 666 | 700 | 999 600 | 490 000 | 4 558 176,00 | 2 234 400,00 |

## 5. MOTIVI CHE HANNO PORTATO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(79) Nella decisione di avvio del 2011 la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che la misura 1 (considerando da 45 a 50) potesse essere considerata compatibile con il mercato interno.

(80) Nella decisione di avvio del 2015 la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che le misure da 2 a 5 (considerando da 54 a 78) potessero essere considerate compatibili con il mercato interno.

### 5.1. Misura 1 – Finanziamento dell'ATM nel periodo 2007-2009

(81) Nella decisione di avvio del 2011 si sollevavano dubbi quanto al fatto che l'attività economica degli aeroporti regionali rumeni, compreso l'ATM, nel periodo 2007-2009 fosse qualificabile come SIEG.

(82) La Commissione ha espresso dubbi sul rispetto dei criteri di compatibilità di cui alla decisione SIEG del 2005. In particolare, le perplessità della Commissione riguardavano un possibile errore manifesto nella definizione del SIEG, poiché non era chiaro se, in assenza di tali aeroporti, le regioni interessate sarebbero state collegate al resto del paese e all'UE in maniera sufficiente se lasciate alle sole forze di mercato ([48]).

([45]) Le autorità rumene hanno spiegato che il documento riguardava solo quattro anni, in quanto era legato al mandato del consiglio di amministrazione. La Romania ha precisato che ciò è coerente con l'articolo 8, primo comma, del decreto d'urgenza del governo n. 109/2011, che ha limitato la durata del mandato del consiglio di amministrazione a quattro anni.
([46]) Air Patriot ha deciso unilateralmente di non operare dall'ATM. Le autorità rumene non conoscono i motivi di tale decisione.
([47]) La tabella comprende i dati effettivi per il 2011 e le previsioni per il periodo 2012-2015.
([48]) Punti 107 e 108 della decisione di avvio del 2011.

(83) L'indagine avviata con la decisione di avvio del 2011 è stata chiusa dalla decisione finale del 2016 con riguardo al finanziamento concesso dalle autorità rumene tra il 2007 e il 2009 agli aeroporti di Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu – Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea e Costanza.

(84) La decisione finale del 2016 ha concluso che il finanziamento pubblico a favore degli aeroporti summenzionati costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, attuato in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Dall'indagine della Commissione è emerso che il finanziamento pubblico agli aeroporti rumeni non era in linea né con la decisione SIEG del 2005 né con la decisione SIEG del 2012 ([49]) o con la disciplina SIEG del 2012, in quanto la Romania non aveva dimostrato il conferimento ai gestori aeroportuali di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti mediante i presunti atti di incarico su cui si basava ([50]). Il finanziamento è stato invece ritenuto compatibile alla luce degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ([51]). L'aiuto è stato pertanto dichiarato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(85) L'indagine sul finanziamento pubblico concesso all'aeroporto di Cluj e all'ATM tra il 2007 e il 2009 è rimasta aperta, in quanto la Commissione ha ritenuto che la misura in questione sarebbe stata valutata meglio in decisioni finali distinte, che avrebbero riguardato anche le misure esaminate ai sensi della decisione di avvio del 2015 ([52]).

### 5.2. **Misura 2 – Finanziamento di infrastrutture di assistenza a terra nel 2011**

(86) La Romania considerava il finanziamento dei servizi di assistenza a terra collegato ai compiti relativi ai SIEG affidati all'ATM. A tale riguardo, l'infrastruttura di assistenza a terra in questione risulta essere stata utilizzata da tutti i voli da e verso l'ATM e riguardava il funzionamento generale dell'aeroporto.

(87) Nella decisione di avvio del 2015 la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'ATM fosse stato incaricato di un effettivo servizio pubblico e ha concluso in via preliminare che il finanziamento pubblico dei servizi di assistenza a terra non può quindi costituire una compensazione per la prestazione di un SIEG.

(88) La Commissione ha inoltre valutato il finanziamento dei servizi di assistenza a terra ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento delle infrastrutture di assistenza a terra non costituisse un costo ammissibile ai fini della valutazione della compatibilità degli aiuti agli investimenti ([53]), concludendo che il finanziamento era prima facie incompatibile con gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

### 5.3. **Misura 3 - Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2011 nel periodo dall'agosto 2011 all'ottobre 2014**

(89) Nella decisione di avvio del 2015 si sollevavano dubbi in merito alla conformità del SIEG del 2011 alla sentenza Altmark ([54]), in quanto il gestore aeroportuale non era stato scelto a seguito di una procedura di gara e non vi erano prove che la compensazione fosse stata determinata in base ai costi di un gestore aeroportuale medio, gestito in modo efficiente.

(90) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che le quattro condizioni Altmark non fossero cumulativamente soddisfatte ed è giunta in via preliminare alla conclusione che l'esistenza di un vantaggio non poteva essere esclusa.

([49]) Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj.

([50]) Cfr. punti da 111 a 113 e il punto 121 della decisione finale del 2016.

([51]) Le misure sono state dichiarate compatibili alla luce dei punti 113, 129, 137 e 172 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

([52]) Punto 69 della decisione finale del 2016.

([53]) Punto 53, sottopunto iii), e punto 55 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

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

(91) Inoltre, malgrado le affermazioni della Romania secondo cui il finanziamento pubblico concesso all'ATM per il periodo 2011-2014 costituiva una compensazione per la fornitura di SIEG rientranti nell'ambito di applicazione della decisione SIEG del 2005, la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che la compensazione fosse stata chiaramente definita a priori in modo trasparente e obiettivo e fosse proporzionata ai costi del SIEG. Per gli stessi motivi, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la misura soddisfacesse i criteri stabiliti nella disciplina SIEG del 2012 e ha ritenuto in via preliminare che l'aiuto non potesse essere considerato compatibile ai sensi di tale disciplina ([55]).

(92) La Commissione ha inoltre valutato la compatibilità della misura alla luce delle disposizioni degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ([56]) riguardanti gli aiuti al funzionamento concessi prima dell'entrata in vigore di tali orientamenti. La Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'aiuto al funzionamento concesso all'ATM fosse adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune, data la vicinanza tra l'aeroporto di Cluj e l'ATM. La Commissione ha inoltre sollevato dubbi sul fatto che l'aiuto al funzionamento in questione fosse limitato al minimo necessario e ha ritenuto in via preliminare che la misura non soddisfacesse le condizioni di compatibilità stabilite negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

### 5.4. **Misura 4 - Finanziamento dell'ATM nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014 nel periodo dal 30 ottobre 2014 al 9 maggio 2019**

(93) La Commissione ha osservato che, negli anni precedenti l'entrata in vigore del SIEG del 2014, il numero di passeggeri dell'ATM era superiore a 200 000 e pertanto non rientrava nell'ambito di applicazione della decisione SIEG del 2012 ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della stessa.

(94) La Commissione ha ritenuto che la sua posizione in merito alla compensazione per il SIEG del 2011 fosse applicabile mutatis mutandis anche alla compensazione per il SIEG del 2014. In particolare, sulla base delle informazioni disponibili in quel momento, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il SIEG del 2014 definisca in modo chiaro e trasparente gli obblighi di servizio pubblico, i parametri per il calcolo della compensazione e le modalità per evitare eventuali sovracompensazioni, nonché in merito alla sua conformità ai punti 17 e 18 della disciplina SIEG del 2012.

(95) La Commissione ha valutato la compatibilità della misura con gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e ha ritenuto in quella fase che la piena conformità ai requisiti degli orientamenti non fosse garantita per quanto riguardava sia gli aiuti agli investimenti che gli aiuti al funzionamento.

### 5.5. **Misura 5 - Diritti aeroportuali applicati alle compagnie aeree operanti nell'ATM nel periodo dal 21 marzo 2013 al 16 febbraio 2019**

(96) Per quanto riguarda il livello dei diritti aeroportuali introdotti nell'ambito della misura 5, nella decisione di avvio del 2015 la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il principio dell'operatore in un'economia di mercato non fosse stato rispettato e che pertanto fosse stato conferito un vantaggio economico.

(97) La Commissione è giunta alla conclusione preliminare che il vantaggio economico conferito sulla base della delibera regionale del 2012 fosse selettivo, in quanto era offerto solo a società appartenenti a una parte del settore del trasporto aereo, vale a dire alle compagnie aeree in partenza dall'ATM. Tale approccio non era giustificato dalla natura e dalla logica generale del sistema dei diritti aeroportuali. La Commissione ha messo in discussione il livello particolarmente basso dei diritti per passeggero, pari a 1 EUR per passeggero. Essa ha inoltre ritenuto in via preliminare che gli sconti basati sul numero di atterraggi mensili sembrassero favorire le compagnie aeree con più rotte o frequenze elevate. La conclusione preliminare della Commissione, esposta nella decisione di avvio del 2015, si basava su un ragionamento conforme alla giurisprudenza consolidata in quel momento.

([55]) Punto 218 della decisione di avvio del procedimento del 2015.
([56]) Punto 137 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

## 6. **OSSERVAZIONI DELLA ROMANIA**

### 6.1. **Osservazioni della Romania sulla decisione di avvio del 2011 *(misura 1)***

(98) Le osservazioni della Romania sulla decisione di avvio del procedimento riguardavano principalmente i dubbi sollevati dalla Commissione in merito al regime di aiuti di Stato per il finanziamento delle infrastrutture degli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 1 milione di passeggeri, la cui notifica è stata ritirata.

(99) Per quanto concerne i finanziamenti pubblici agli aeroporti regionali rumeni, in risposta a quanto sostenuto dalla Commissione, ovverosia che l'apparente sovrabbondanza di aeroporti in alcune regioni potrebbe ostacolare lo sviluppo degli aeroporti in questione, la Romania ha affermato che la situazione degli aeroporti regionali (traffico limitato che impedisce loro di raggiungere un livello di redditività) era principalmente dovuta allo stato di sviluppo delle regioni in cui sorgevano tali aeroporti, piuttosto che alla loro distanza rispetto agli aeroporti vicini.

(100) La Romania ha inoltre chiarito che gli importi erano stati concessi al momento dell'avvio delle attività sulla base di documenti giustificativi ed entro i limiti del bilancio approvato.

### 6.2. **Osservazioni della Romania sulla decisione di avvio del 2015**

#### 6.2.1. *Finanziamento di infrastrutture di assistenza a terra nel 2011 (misura 2)*

(101) Le autorità rumene sostengono che il costo dell'infrastruttura di assistenza a terra può essere direttamente considerato ai fini della compensazione per i servizi SIEG. La Romania afferma che, al fine di fornire servizi di interesse economico generale, ogni aeroporto deve garantire di disporre di una quantità minima di infrastrutture di assistenza a terra necessarie per la circolazione degli aeromobili esentati per legge dalle tasse aeroportuali. Gli aeroporti che non offrono tale garanzia non saranno in grado di svolgere le proprie attività in modo sicuro.

(102) Nel corso dell'indagine formale le autorità rumene hanno chiarito che l'infrastruttura era utilizzata per le attività commerciali dell'aeroporto, ma che l'obiettivo di tale utilizzo non era quello di aumentare le attività economiche, bensì di mantenere quelle esistenti a un livello soddisfacente conformemente agli obblighi specifici in materia di aviazione.

#### 6.2.2. *Atti di incarico dei SIEG (misure 3 e 4)*

(103) Le autorità rumene sostengono che sia il SIEG del 2011 che il SIEG del 2014 soddisfano tutte le condizioni della sentenza Altmark ed è improbabile che conferiscano un vantaggio all'ATM. Secondo la Romania, in entrambi i casi, gli obblighi di servizio pubblico erano chiaramente definiti ex ante nei documenti della delega di servizio pubblico e i meccanismi di calcolo della compensazione per evitare sovracompensazioni erano stati stabiliti in anticipo.

(104) Per quanto riguarda il SIEG del 2011, la Romania ha chiarito che l'ATM è tenuto a tenere una contabilità separata per le entrate e le spese relative al SIEG e a giustificare la compensazione richiesta. Inoltre, stando a quanto affermato dalle autorità rumene, le attività dell'ATM sono soggette a un riesame periodico per verificare la base dei costi e l'adempimento degli obblighi.

(105) Per quanto riguarda il SIEG del 2014, la Romania ha affermato che l'atto di incarico richiede l'elaborazione di un piano aziendale pluriennale, che evidenzia una graduale riduzione della compensazione.

(106) Per quanto riguarda la vicinanza dell'ATM all'aeroporto di Cluj, la Romania ha affermato che, sebbene la distanza tra i due aeroporti sembri essere relativamente breve (103 km), per percorrerla sono necessarie due ore perché le strade sono vecchie e il livello del traffico è aumentato. Il trasporto ferroviario non è ben sviluppato e non esiste un collegamento ad alta velocità.

6.2.3. *Livello dei diritti aeroportuali (misura 5)*

(107) Secondo le autorità rumene, il livello dei diritti è stato determinato sulla base di un'analisi ex ante della redditività, che ha tenuto conto di molti scenari controfattuali, come avrebbe fatto un investitore privato avveduto.

(108) Le autorità rumene hanno chiarito che il livello dei diritti è stato applicato in modo non discriminatorio a tutte le compagnie aeree, è stato pubblicato nel *Romanian Aeronautical Journal* e ha tenuto conto dell'atto di incarico del 2011.

6.2.4. *Finanziamento ai sensi della delibera regionale n. 47/2013 del Consiglio distrettuale di Mureș*

(109) La decisione di avvio del 2015 invitava le autorità rumene a fornire chiarimenti in merito ai finanziamenti concessi ai sensi della delibera regionale n. 47/2013 del Consiglio distrettuale di Mureș, indicando in particolare se fossero inclusi parcheggi per automobili o altre infrastrutture presso l'ATM.

(110) Le autorità rumene hanno chiarito che l'attività dell'aeroporto inerente il parcheggio non è inclusa nelle attività aeronautiche assegnate al gestore aeroportuale e che pertanto il Consiglio distrettuale di Mureș non ha mai stanziato fondi pubblici per finanziare l'attività inerente il parcheggio, né a titolo di investimento né per coprire i costi operativi.

6.3. **Osservazioni delle parti interessate**

6.3.1. *Osservazioni delle parti interessate sulla decisione di avvio del 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) La Carpatair osserva che l'aiuto al funzionamento è generalmente considerato illegale e contrario agli interessi dell'UE, e dev'essere concesso solo in circostanze eccezionali. La Carpatair ritiene inoltre che la concessione di aiuti al funzionamento agli aeroporti avrebbe un effetto perturbante sul settore per i motivi seguenti ([57]):

1) creerebbe una concorrenza sleale tra gli aeroporti dell'UE e consentirebbe a un aeroporto beneficiario di aiuti statali di attirare vettori aerei offrendo sconti sulle tasse aeroportuali. Gli aeroporti che non beneficiano di un aiuto non riuscirebbero a contendersi efficacemente i vettori aerei;

2) la misura spingerebbe gli aeroporti che beneficiano di aiuti al funzionamento a concedere forti sconti sulle tasse aeroportuali, mentre tali sconti non sarebbero concessi se gli aeroporti agissero a condizioni di mercato.

(112) Carpatair precisa che l'aiuto al funzionamento ha un effetto negativo sul mercato dei servizi di trasporto aereo e sul mercato dei servizi aeroportuali perché genera una concorrenza sleale tra gli aeroporti e, in ultima analisi, una concorrenza sleale tra le compagnie aeree che operano in quegli aeroporti. L'aiuto al funzionamento, in quanto tale, genera una concorrenza sleale tra gli aeroporti rumeni e influisce negativamente anche sugli aeroporti di paesi vicini quali l'Ungheria ([58]).

6.3.1.2. Associazione degli aeroporti rumeni

(113) L'Associazione degli aeroporti rumeni (ARR) è un'associazione di imprenditori, con personalità giuridica e senza scopo di lucro, che rappresenta gli aeroporti civili rumeni.

(114) Le osservazioni dell'ARR sulla decisione di avvio del procedimento riguardavano i dubbi sollevati dalla Commissione in merito al regime di aiuti di Stato per il finanziamento delle infrastrutture degli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 1 milione di passeggeri, la cui notifica è stata ritirata.

([57]) Punto 57 della decisione di avvio del procedimento del 2011.
([58]) Punto 58 della decisione di avvio del procedimento del 2011.

6.3.2. *Osservazioni delle parti interessate sulla decisione di avvio del 2015*

6.3.2.1. Aeroporto di Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Livello dei diritti aeroportuali

(115) L'aeroporto di Cluj ha dichiarato che un diritto aeroportuale di 1 EUR per passeggero era troppo basso per coprire i costi di esercizio dell'ATM, aggiungendo che 0,325 EUR per passeggero in partenza è destinato a coprire la sicurezza, ma che tale somma non era trattenuta dal gestore aeroportuale, che così di fatto addebitava solo 0,675 EUR per passeggero in partenza. Diritti così bassi impediscono all'aeroporto di Cluj di condurre trattative efficaci con le compagnie aeree, distorcendo così la concorrenza.

6.3.2.1.2. Atti di incarico dei SIEG

(116) L'aeroporto di Cluj ha sostenuto che l'aiuto di Stato concesso all'ATM per compensare il SIEG copriva di fatto i costi per la fornitura dei servizi alle compagnie aeree. Secondo l'aeroporto di Cluj, la sovracompensazione del SIEG prestato dall'ATM era stata resa possibile mediante trasferimenti di bilancio dal Consiglio distrettuale di Mureș, senza operare alcuna distinzione tra le entrate e le spese relative al SIEG e quelle relative alle attività commerciali.

6.3.2.1.3. Finanziamento ai sensi della delibera regionale n. 47/2013 del Consiglio distrettuale di Mureș

(117) L'aeroporto di Cluj ha sostenuto che l'esistenza di un potenziale aiuto di Stato concesso illegalmente ai sensi della delibera regionale n. 47/2013 è dimostrata dal fatto che la delibera è stata annullata dai giudici nazionali.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air afferma che i diritti aeroportuali non sono selettivi in quanto erano a disposizione degli utenti esistenti o potenziali dell'ATM.

## 7. COMMENTI DELLA ROMANIA IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DALLE PARTI INTERESSATE

### 7.1. Osservazioni presentate dalla Romania in merito alle osservazioni delle parti interessate sulla decisione di avvio del 2011 (misura 1)

(119) La Romania ha sostenuto che la maggior parte degli aeroporti regionali rumeni aveva un traffico annuo inferiore a 50 000 passeggeri e che nessuno di questi aeroporti avrebbe superato i 300 000 passeggeri entro il 2015. Su questa base, la Romania riteneva improbabile che il sostegno pubblico a questi aeroporti si ripercuotesse sulla concorrenza e incidesse sugli scambi tra Stati membri ([59]).

### 7.2. Osservazioni presentate dalla Romania in merito alle osservazioni delle parti interessate sulla decisione di avvio del 2015

7.2.1. *Livello dei diritti aeroportuali (misura 5)*

(120) Le autorità rumene hanno affermato che i diritti aeroportuali di cui alla delibera regionale 83/2012 sono stati fissati conformemente alla pertinente legislazione nazionale in vigore all'epoca.

(121) Le autorità rumene hanno inoltre dichiarato che gli sconti applicati non erano stati appositamente creati dal Consiglio distrettuale di Mureș e dall'ATM a vantaggio di Wizz Air, ma si applicavano a tutte le compagnie aeree dell'aeroporto, sulla base del principio di non discriminazione e delle pari opportunità.

([59]) Punto 66 della decisione finale del 2016.

(122) Gli sconti facevano parte di una strategia volta a ridurre i rischi e la dipendenza da un numero limitato di piccole compagnie aeree, nonché di una politica di crescita sostenibile delle entrate aeroportuali, compresi i profitti derivanti dalle attività aeroportuali, legata all'aumento del traffico passeggeri.

(123) La Romania ha inoltre affermato che i diritti aeroportuali applicati dall'ATM non erano molto bassi.

7.2.2. *Atti di incarico dei SIEG (misure 3 e 4)*

(124) La Romania ha ribadito che la situazione finanziaria degli aeroporti regionali (traffico limitato che impedisce loro di raggiungere un livello di redditività) era dovuta principalmente allo stato di scarso sviluppo economico delle regioni in cui essi erano situati, piuttosto che alla loro distanza dagli aeroporti vicini.

(125) Le autorità rumene contestano inoltre l'argomentazione addotta dall'aeroporto di Cluj circa la presunta sovracompensazione e hanno confermato che, a seguito del conferimento del SIEG del 2011, i rendiconti finanziari dell'ATM a partire dal 2011 sono stati chiusi nel rispetto dei principi della separazione dei costi e delle entrate dei SIEG da altre attività commerciali.

## 8. VALUTAZIONE DELLA MISURA 1 - FINANZIAMENTO DELL'ATM NEL PERIODO 2007-2009

### 8.1. Esistenza degli aiuti

(126) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(127) Per qualificarsi come aiuto di Stato ai sensi di tale disposizione una misura deve pertanto soddisfare le condizioni cumulative seguenti:

a) il beneficiario è un'impresa;

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

c) essa conferisce un vantaggio economico al beneficiario;

d) il vantaggio deve essere selettivo; e

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

8.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

(128) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura 1 si applichi alle imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica ([60]). Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato costituisce attività economica ([61]).

([60]) Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione/Italia*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sentenza del 23 aprile 1991, *Höfner e Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Sentenza del 16 giugno 1987, *Commissione/Italia*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione/Italia*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Secondo una giurisprudenza costante, la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività economiche che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato ([62]). Quando esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, un gestore aeroportuale costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, a prescindere dal suo status giuridico o dalle sue modalità di finanziamento.

(130) Sebbene i gestori aeroportuali debbano essere considerati imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, occorre ricordare che non tutte le attività di un gestore aeroportuale sono necessariamente attività di natura economica ([63]).

(131) Come osservato dalla Corte di giustizia, 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 ([64]).

(132) Ne consegue che il finanziamento delle attività che ricadono nella sfera di competenza dei poteri pubblici, o delle infrastrutture direttamente collegate a tali attività, non costituisce in linea di principio un aiuto di Stato ([65]). 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 ([66]).

(133) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche non deve comportare indebite discriminazioni tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. In effetti, la giurisprudenza consolidata è concorde nel ritenere che si sia in presenza di un vantaggio competitivo quando le autorità pubbliche sollevano determinate imprese dai costi connessi alle loro attività economiche ([67]). Pertanto, se in un determinato sistema giuridico è considerato normale che alcune compagnie aeree o alcuni gestori aeroportuali debbano sostenere i costi inerenti a determinati servizi mentre altre compagnie aeree o altri gestori aeroportuali che forniscono gli stessi servizi per conto delle stesse autorità pubbliche non hanno tale onere, è possibile che i secondi beneficino di un vantaggio competitivo, indipendentemente dalla circostanza che tali servizi siano considerati in sé di natura non economica ([68]).

(134) Come spiegato al considerando 41, il gestore aeroportuale si occupava, e si occupa, della costruzione, della manutenzione e della gestione dell'infrastruttura aeroportuale. Esso offre servizi aeroportuali agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti non commerciali dell'aviazione generale) e riscuote da questi diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e, di conseguenza, sfrutta l'infrastruttura per fini commerciali. Pertanto, nel periodo in esame il gestore aeroportuale svolgeva un'attività economica e costituisce quindi un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(135) Né la Romania né il gestore aeroportuale hanno affermato che parti del finanziamento per il periodo 2007-2009 fossero specificamente destinate a compensare costi del gestore aeroportuale dell'ATM ricadenti nella sfera di competenza dei poteri pubblici. In effetti, il meccanismo di compensazione istituito per il finanziamento del gestore aeroportuale tra il 2007 e il 2009 era inteso a coprire la differenza tra i ricavi e le perdite del gestore aeroportuale, senza operare una distinzione tra i costi ricadenti nelle competenze dei poteri pubblici e gli altri tipi di costi.

([62]) Sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata dalla sentenza del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punti 75-79. Tale principio è stato confermato nella sentenza del 24 marzo 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, («sentenza aeroporto di Lipsia-Halle»), cause riunite T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare i punti 93 e 94; confermato dalla sentenza del 19 dicembre 2012, *Leipzig-Halle*, nella causa C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, non pubblicata.

([63]) Punto 34 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Sentenza del 19 gennaio 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

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

([65]) 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).

([66]) Cfr. punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Cfr. anche la sentenza del 19 gennaio 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punto 30, e la sentenza del 26 marzo 2009, *Selex Sistemi Integrati/Commissione*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punto 71.

([67]) Cfr. la sentenza del 3 marzo 2005, *Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36, e la giurisprudenza citata.

([68]) Punto 37 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(136) La Commissione conclude pertanto che la misura 1 non costituisce una compensazione per i costi ricadenti nelle competenze dei poteri pubblici e si applica pertanto a un'impresa.

8.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

(137) Per configurarsi come un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura deve essere finanziata mediante risorse statali ed essere imputabile allo Stato, vale a dire concessa dallo Stato stesso o da organismi intermediari che agiscano nell'esercizio di poteri loro conferiti ([69]). Ai fini dell'applicazione dell'articolo 107 TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ([70]).

(138) Il finanziamento pubblico nel periodo 2007-2009 è stato concesso direttamente dal Consiglio distrettuale di Mureș sulla base della decisione governativa del 1997, ossia da un'autorità locale tramite risorse proprie.

(139) La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento pubblico nel periodo 2007-2009 sia stato concesso mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato.

8.1.3. *Selettività*

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

(141) Nel caso di specie, il sostegno finanziario sulla base della decisione del 1997 è selettivo, in quanto l'aiuto è stato concesso soltanto a determinate imprese, in particolare al gestore aeroportuale dell'ATM. Si tratta di una misura individuale. La misura 1 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

8.1.4. *Vantaggio economico*

(142) Il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale mirava a compensare le perdite subite nell'ambito della sua attività ordinaria. Tra gli elementi di fatto a disposizione della Commissione o le osservazioni pervenute dalla Romania o da terze parti nulla fa pensare che l'autorità che ha concesso gli aiuti potesse attendersi un ritorno finanziario da quelle misure di finanziamento quando ha deciso di accordarle. Pertanto, il finanziamento pubblico in questione non rispetta il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(143) La Romania ha inoltre sostenuto che il finanziamento pubblico contestato rappresentava una compensazione per la prestazione di un SIEG. Nel caso di imprese incaricate della prestazione di un SIEG, per valutare se le misure in esame costituiscano o no un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, la Commissione deve esaminare il rispetto delle quattro condizioni cumulative stabilite dalla Corte nella sentenza pronunciata nella causa Altmark. Tali condizioni possono essere sintetizzate come segue:

a) in primo luogo, il beneficiario deve essere effettivamente incaricato dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi devono essere chiaramente definiti («primo criterio Altmark»);

b) in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo in modo obiettivo e trasparente («secondo criterio Altmark»);

([69]) Sentenza *Stardust Marine*, cit., punti da 53 a 56; sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissione europea*, cause riunite T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108; sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 1978, *van Tiggele*, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punti 25 e 26; sentenza del 12 dicembre 1996, *Air France/Commissione*, («Air France»), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punto 63.

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

c) in terzo luogo, la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento («terzo criterio Altmark»);

d) in quarto luogo, quando l'impresa incaricata di adempiere gli obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non è scelta nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, che consentirebbe di selezionare l'offerente capace di fornire tali servizi al minor costo per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi («quarto criterio Altmark»).

8.1.4.1. Quarto criterio Altmark

(144) Il quarto criterio della sentenza Altmark stabilisce che, per non costituire aiuto di Stato, la compensazione deve limitarsi al minimo necessario. Questo criterio si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione è stato scelto a seguito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire il SIEG richiesto al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione è stata calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.

(145) Nel caso di specie, il beneficiario non è stato scelto in base a una procedura di appalto pubblico. Non esistono inoltre prove del fatto che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di risorse necessarie al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. Pertanto, secondo la Commissione, non è possibile concludere che il finanziamento pubblico in questione sia stato determinato conformemente al quarto criterio Altmark.

(146) Le misure oggetto d'indagine non rispettano quindi il quarto criterio Altmark.

8.1.4.2. Conclusioni

(147) Non essendo soddisfatta la quarta condizione Altmark, nel caso di specie la Commissione ritiene cumulativamente non soddisfatte le quattro condizioni Altmark, senza doverle esaminare in dettaglio. Dal momento che neanche il principio dell'operatore in un'economia di mercato è soddisfatto, la misura 1 oggetto di valutazione ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

8.1.5. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri*

(148) Si ritiene che una misura concessa dallo Stato falsi o minacci di falsare la concorrenza quando è in grado di migliorare la posizione concorrenziale del beneficiario rispetto ad altre imprese con le quali questi è in concorrenza, il che avviene generalmente nel caso in cui è accordato un vantaggio finanziario a un'impresa di un settore liberalizzato in cui esiste o potrebbe esistere concorrenza.

(149) Allorché l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati da tale aiuto ([71]).

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

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

(151) La concorrenza fra aeroporti si può valutare alla luce dei criteri di scelta adottati dalle compagnie aeree, procedendo in particolare al confronto di elementi come il tipo di servizi aeroportuali forniti e la clientela interessata, la popolazione o l'attività economica, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti riscossi per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ([72]). Nemmeno i piccoli aeroporti possono essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([73]).

(152) Dal momento che sostiene un aeroporto regionale, ossia l'ATM, la misura 1 deve essere considerata tale da falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

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

(153) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che la misura 1 costituisce un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

8.2. **Legittimità dell'aiuto**

(154) La misura 1 è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Essa costituisce quindi un aiuto illegale, a meno che in quel momento non soddisfacesse le condizioni pertinenti di un atto dell'Unione che prevede un'esenzione dall'obbligo di notifica sancito dall'articolo 108 TFUE per alcune categorie di aiuti.

(155) Nel caso di specie, la Romania ha sostenuto che il finanziamento pubblico concesso a diversi aeroporti, tra cui l'ATM nel periodo 2007-2009, rappresentava una compensazione per la prestazione di SIEG e rispettava le condizioni della decisione SIEG del 2005. Secondo la Romania la decisione governativa del 1997 precisava in maniera chiara e trasparente gli obblighi di servizi pubblico, i parametri per il calcolo della compensazione e le disposizioni necessarie a prevenire le sovracompensazioni.

(156) Tuttavia, come indicato al considerando 84, la Commissione ha constatato che la decisione governativa del 1997 non imponeva obblighi di servizio pubblico chiari a nessuno dei gestori aeroportuali.

(157) Di conseguenza, come indicato nella decisione finale del 2016, la Commissione ha concluso che la Romania non aveva dimostrato che nell'ambito del finanziamento pubblico basato sulla decisione governativa del 1997 fossero stati affidati a gestori aeroportuali obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti.

(158) L'aiuto non era pertanto conforme alla decisione SIEG del 2005 ed è stato quindi attuato in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE ([74]). La stessa conclusione si applica alla misura 1 oggetto della presente decisione, ossia l'aiuto di Stato cui è stata data esecuzione sulla base della decisione governativa del 1997 a favore dell'ATM, anch'essa non conforme alla decisione SIEG del 2005 e quindi attuata in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

8.3. **Compatibilità con il mercato interno**

(159) Per lo stesso motivo menzionato al considerando 157, ossia per mancanza di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti, la misura 1 non può essere considerata compatibile ai sensi della decisione SIEG del 2012 né con la disciplina SIEG del 2012.

(160) La Commissione deve pertanto verificare se la misura sia compatibile con il regolamento generale di esenzione per categoria ([75]), che contiene, a determinate condizioni, disposizioni sugli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti regionali.

([72]) Punto 43 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
([73]) Punto 45 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
([74]) Punti da 111 a 113 e punto 121 della decisione finale del 2016.
([75]) Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Applicazione del regolamento generale di esenzione per categoria*

(161) Le disposizioni transitorie del regolamento generale di esenzione per categoria specificano che esso si applica agli aiuti individuali concessi prima della sua entrata in vigore qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni stabilite nel regolamento medesimo, ad eccezione dell'articolo 9 ([76]).

(162) A norma del suo articolo 1, paragrafo 1, lettera m), il regolamento generale di esenzione per categoria si applica agli aiuti a favore degli aeroporti regionali. Gli aiuti al funzionamento a favore di un aeroporto sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del trattato, purché soddisfino le condizioni di cui all'articolo 56 bis, paragrafi 3, 4, 10 e da 15 a 18, e al capo I del regolamento generale di esenzione per categoria ([77]).

(163) La misura in esame riguarda il finanziamento pubblico concesso all'ATM nel periodo 2007-2009 per coprire le sue perdite di esercizio e rientra pertanto nell'ambito di applicazione del regolamento generale di esenzione per categoria.

(164) La Commissione conclude pertanto che il regolamento generale di esenzione per categoria, in virtù delle sue disposizioni transitorie, costituisca il fondamento per la compatibilità della misura 1. Compatibilità della misura con le pertinenti disposizioni del regolamento generale di esenzione per categoria

8.3.1.1. Compatibilità con il capo I del regolamento generale di esenzione per categoria

(165) *Requisito di trasparenza*. Il regolamento generale di esenzione per categoria si applica solo agli aiuti riguardo ai quali è possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo ex ante senza che sia necessario effettuare una valutazione dei rischi ([78]). Questa condizione è soddisfatta, in quanto, come spiegato ai considerando da 50 a 53, il finanziamento pubblico è erogato sotto forma di sovvenzioni annuali, con un limite massimo fissato all'importo necessario per gestire l'aeroporto senza realizzare un profitto. Tale limite è fissato annualmente ex ante sulla base dei bilanci preventivi delle entrate e delle spese presentati dal gestore aeroportuale e approvati mediante delibere del Consiglio distrettuale di Mureș.

(166) *Effetto di incentivazione* ([79]). Nel periodo 2007-2009 l'ATM ha operato sotto l'autorità del Consiglio distrettuale di Mureș. Conformemente alle risoluzioni del Consiglio distrettuale di Mureș di cui ai considerando da 51 a 53, sono state presentate all'autorità pubblica di vigilanza richieste di fondi pubblici per coprire il disavanzo finanziario dell'ATM in base ai bilanci preventivi annuali delle entrate e delle spese.

(167) *Calcolo dell'intensità di aiuto e dei costi ammissibili* ([80]). Le autorità rumene hanno confermato che il finanziamento pubblico di cui ai considerando 46 e 47 è stato concesso sulla base di documenti giustificativi contenuti nei documenti contabili pubblici, gestiti separatamente per quanto riguarda i costi relativi all'attività aeroportuale. L'imposta sul valore aggiunto non è stata presa in considerazione nel calcolo dei costi di esercizio.

(168) *Cumulo* ([81]). Le autorità rumene hanno confermato che per il periodo 2007-2009 l'ATM non ha beneficiato di alcun altro tipo di aiuto.

(169) *Pubblicazione e informazione* ([82]). L'articolo 58, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria stabilisce che, per essere considerati compatibili, gli aiuti concessi prima dell'entrata in vigore di tale regolamento non devono necessariamente soddisfare gli obblighi di pubblicazione di cui al suo articolo 9.

([76]) Articolo 58, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([77]) Articolo 3 in combinato disposto con l'articolo 56 bis, paragrafo 2, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([78]) Articolo 5, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([79]) Articolo 6 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([80]) Articolo 7 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([81]) Articolo 8 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([82]) Articolo 9 del regolamento generale di esenzione per categoria.

8.3.1.2. Compatibilità con le condizioni di cui all'articolo 56 bis del regolamento generale di esenzione per categoria

(170) *L'aeroporto è aperto a tutti i potenziali utenti* ([83]). L'ATM era aperto a tutti i potenziali utenti, vale a dire a tutte le compagnie aeree, menzionate nei considerando da 30 a 36, che hanno richiesto l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale, accettando le tariffe aeroportuali pubblicate nell'AIP e applicate in modo uniforme, trasparente e non discriminatorio.

(171) Le autorità rumene hanno confermato che tutte le compagnie aeree che desideravano operare dall'aeroporto nel rispetto del quadro normativo sopra descritto potevano farlo. Pertanto, nel periodo 2007-2009 nell'aeroporto operavano diverse compagnie aeree: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimber Air.

(172) *Non sono concessi aiuti per la delocalizzazione di aeroporti già esistenti o per la creazione di un nuovo aeroporto passeggeri* ([84]). Durante il periodo di riferimento l'ATM non è stato delocalizzato o trasformato da un campo di aviazione a un aeroporto passeggeri; l'infrastruttura aeroportuale esiste ed è gestita sullo stesso sito dal 1967.

(173) Non sono concessi aiuti agli aeroporti con una media annuale del traffico merci superiore a 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso. L'aiuto non è tale da comportare un aumento della media annuale di traffico merci dell'aeroporto oltre le 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto ([85]). Nei due anni precedenti il periodo 2007-2009 e nei due anni successivi (2010-2011) non sono stati effettuati voli cargo presso l'ATM e il traffico merci, se presente, non ha superato le 200 000 tonnellate (considerando 37). Tale condizione è pertanto soddisfatta.

(174) Non sono concessi aiuti al funzionamento ad aeroporti con una media annuale del traffico superiore a 200 000 passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso ([86]). Il numero di passeggeri presso l'ATM nel 2005, 2006, 2007 e 2008 non superava tale soglia (cfr. tabella 1), pertanto questa condizione è soddisfatta.

(175) L'importo dell'aiuto al funzionamento non supera quanto necessario per coprire le perdite di esercizio e un utile ragionevole nel periodo in questione. L'aiuto è concesso sotto forma di rate periodiche fissate ex ante, che non sono aumentate nel periodo per il quale è concesso l'aiuto, o sotto forma di importi definiti ex post in base alle perdite di esercizio osservate ([87]). Il finanziamento pubblico a favore dell'ATM nell'ambito della misura 1 nel periodo 2007-2009 è illustrato nella tabella 5. Durante l'intero periodo 2007-2009 si è registrato un deficit di finanziamento non coperto da fondi pubblici. L'aiuto non ha pertanto superato quanto necessario per coprire le perdite di esercizio e un utile ragionevole nel periodo in questione. Le autorità rumene hanno confermato che gli importi sono stati concessi in rate mensili sulla base del bilancio annuale redatto ex ante e regolarizzato ex post sulla base dell'esecuzione, come risulta dai conti annuali, al fine di coprire la perdita di esercizio senza registrare un utile.

(176) Gli aiuti al funzionamento non sono versati se nel corso dell'anno civile interessato il traffico annuale dell'aeroporto supera i 200 000 passeggeri ([88]). I passeggeri dell'ATM sono stati 156 929 nel 2007, 69 945 nel 2008 e 84 062 nel 2009 (cfr. tabella 1). Tale condizione è pertanto soddisfatta.

(177) La concessione di aiuti al funzionamento non è subordinata alla conclusione di accordi con specifiche compagnie aeree in relazione a diritti aeroportuali, a pagamenti relativi al marketing o ad altri aspetti finanziari delle attività della compagnia aerea presso tale aeroporto ([89]). Le autorità rumene hanno confermato che la concessione dell'aiuto non è stata subordinata alla conclusione di accordi speciali con specifiche compagnie aeree e che i diritti aeroportuali erano gli stessi per tutte le compagnie aeree. Tale condizione è pertanto soddisfatta.

([83]) Articolo 56 bis, paragrafo 3, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([84]) Articolo 56 bis, paragrafo 4, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([85]) Articolo 56 bis, paragrafo 10, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([86]) Articolo 56 bis, paragrafo 15, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([87]) Articolo 56 bis, paragrafo 16, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([88]) Articolo 56 bis, paragrafo 17, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([89]) Articolo 56 bis, paragrafo 18, del regolamento generale di esenzione per categoria.

8.3.1.3. Conclusione sulla compatibilità con le condizioni del regolamento generale di esenzione per categoria

(178) La misura 1 è conforme alle condizioni del regolamento generale di esenzione per categoria ed è pertanto compatibile con il mercato interno.

8.3.2. *Conclusione sulla compatibilità della misura 1*

(179) Per i motivi di cui ai considerando da 165 a 177, la Commissione ritiene che l'aiuto al funzionamento a favore dell'ATM nel periodo 2007-2009 sia compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

## 9. VALUTAZIONE DELLA MISURA 2 — FINANZIAMENTO DI INFRASTRUTTURE DI ASSISTENZA A TERRA NEL 2011

### 9.1. Esistenza degli aiuti

(180) I principi relativi all'esistenza degli aiuti esposti ai considerando da 126 a 133, nonché ai considerando 137, 140, 143 e 148 si applicano anche alla misura 2.

9.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

(181) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura 2 si applichi alle imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(182) Come indicato al considerando 41, il gestore aeroportuale si occupava della costruzione, della manutenzione e della gestione dell'infrastruttura aeroportuale ed offriva servizi aeroportuali agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti e utenti non commerciali dell'aviazione generale) riscuotendo da questi diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale, sfruttando in tal modo l'infrastruttura a fini commerciali. Al momento dell'esecuzione dell'investimento, il gestore aeroportuale esercitava pertanto un'attività economica e quindi, quando è stato concesso l'aiuto, costituiva un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(183) Inoltre, come indicato al considerando 102, nel corso dell'indagine formale la Romania ha confermato che le attrezzature finanziate dalla misura 2 erano utilizzate per le attività generali dell'aeroporto. La Commissione conclude pertanto che la misura 2 non costituisce una compensazione per i costi ricadenti nelle competenze dei poteri pubblici e si applica pertanto a un'impresa.

9.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

(184) Le autorità rumene hanno confermato che tutti gli investimenti indicati nella tabella 3 sono stati pagati dal bilancio del Consiglio distrettuale di Mureș, in particolare: con delibera regionale n. 15 del 10 febbraio 2011, è stata finanziata la navetta bus per i piazzali, con delibera regionale n. 94 del 28 luglio 2011, il carrello bagagli e il gruppo elettrogeno, con delibera regionale n. 84 del 22 giugno 2011, le scale e l'unità di sbrinamento.

(185) La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento delle infrastrutture di assistenza a terra nel 2011 sia stato concesso mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato.

9.1.3. *Selettività*

(186) Il sostegno finanziario sulla base delle delibere regionali di cui al considerando 184 è selettivo in quanto l'aiuto è destinato a un'unica impresa soltanto, in particolare al gestore aeroportuale dell'ATM. Si tratta di una misura individuale. La misura 2 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.4. *Vantaggio economico*

(187) Nel corso del procedimento di indagine formale le autorità rumene hanno affermato che, anche se l'aeroporto avesse operato in un mercato libero, a causa del ridotto livello di attività sarebbe stato impossibile per l'ATM fornire servizi di assistenza a terra in modo redditizio. Pertanto, al momento del finanziamento, le autorità rumene ritenevano l'investimento un costo irrecuperabile e non si attendevano alcun ritorno finanziario. Il finanziamento pubblico in questione non rispetta pertanto il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(188) La Romania ha inoltre affermato che il finanziamento pubblico rappresentava una compensazione per la prestazione di un SIEG. Nel caso di imprese incaricate della prestazione di un SIEG, per determinare se le misure in esame costituiscano o no un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, come spiegato al considerando 143, la Commissione deve esaminare se le quattro condizioni della sentenza Altmark sono cumulativamente soddisfatte.

(189) Come spiegato al considerando 144, il quarto criterio Altmark si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione è scelto a seguito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire il SIEG richiesto al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione è calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.

(190) Nel caso di specie, il beneficiario non è stato scelto mediante una procedura di gara. Inoltre, le autorità rumene non hanno fornito alcuna prova del fatto che il livello della compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, ben gestita e adeguatamente attrezzata, avrebbe dovuto sostenere per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico necessari. La Commissione conclude pertanto che il finanziamento pubblico in questione non soddisfa il quarto criterio Altmark.

(191) Di conseguenza la misura 2 non è conforme al quarto criterio Altmark e pertanto nel caso di specie le condizioni della sentenza Altmark non sono soddisfatte cumulativamente e non è necessario esaminare nel dettaglio le altre condizioni. Poiché, come spiegato al considerando 187, la misura 2 non è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato, essa ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

9.1.5. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri*

(192) I considerando da 148 a 152 sono applicabili alla misura 2. Dal momento che sostiene un aeroporto regionale, ossia l'ATM, la misura 2 deve essere considerata tale da falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

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

(193) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che la misura 2 costituisce un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.2. **Legittimità dell'aiuto**

(194) La misura 2 è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Essa costituisce quindi un aiuto illegale, a meno che in quel momento non soddisfacesse le condizioni pertinenti di un atto dell'Unione che prevede un'esenzione dall'obbligo di notifica sancito dall'articolo 108 TFUE per alcune categorie di aiuti.

(195) Nel caso di specie, la Romania ha affermato che l'investimento era stato effettuato conformemente alla decisione governativa del 1997 e che esso era collegato alla compensazione per la fornitura di SIEG. Come indicato ai considerando 156(156) e 157, la Romania non ha dimostrato che nell'ambito del finanziamento basato sulla decisione governativa del 1997 siano stati affidati ai gestori aeroportuali obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti e pertanto l'aiuto non era conforme alla decisione SIEG del 2005 ed è stato pertanto attuato in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

9.3. **Compatibilità con il mercato interno**

(196) Per i motivi di cui ai considerando 157 e 159, la misura 2 non può essere ritenuta compatibile ai sensi della decisione SIEG del 2012 né con la disciplina SIEG del 2012.

(197) La Commissione deve pertanto valutare se la misura sia compatibile con il regolamento generale di esenzione per categoria, che contiene disposizioni sugli aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti regionali a determinate condizioni.

9.3.1. *Applicazione del regolamento generale di esenzione per categoria*

(198) Le disposizioni transitorie del regolamento generale di esenzione per categoria specificano che esso si applica agli aiuti individuali concessi prima della sua entrata in vigore qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni stabilite nel regolamento stesso, ad eccezione dell'articolo 9 ([90]).

(199) A norma del suo articolo 1, paragrafo 1, lettera m), il regolamento generale di esenzione per categoria si applica agli aiuti a favore degli aeroporti regionali. Gli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui all'articolo 56, lettera a), paragrafi da 3 a 14, e al capo I del regolamento generale di esenzione per categoria ([91]).

(200) L'articolo 2, punto 144), del regolamento generale di esenzione per categoria definisce «infrastruttura aeroportuale» come: «l'infrastruttura e gli impianti per la fornitura di servizi aeroportuali da parte dell'aeroporto alle compagnie aeree e ai vari fornitori di servizi. Essa comprende piste, terminali, piazzali, piste di rullaggio, infrastrutture di assistenza a terra centralizzate e ogni altro strumento utilizzato direttamente per i servizi aeroportuali ma non l'infrastruttura e gli impianti che sono principalmente necessari per svolgere attività non aeronautiche». La misura in esame riguarda il finanziamento pubblico delle infrastrutture di assistenza a terra nel 2011 e rientra pertanto nell'ambito di applicazione del regolamento generale di esenzione per categoria.

(201) La Commissione conclude pertanto che il regolamento generale di esenzione per categoria, in virtù delle sue disposizioni transitorie, costituisca il fondamento per la compatibilità della misura 2.

9.3.2. *Compatibilità della misura con le pertinenti disposizioni del regolamento generale di esenzione per categoria*

9.3.2.1. Compatibilità con il capo I del regolamento generale di esenzione per categoria

(202) *Requisito di trasparenza* ([92]). Tale condizione è soddisfatta, in quanto il finanziamento pubblico è erogato sotto forma di sovvenzioni annuali, con un limite massimo fissato all'importo necessario per gestire l'aeroporto senza realizzare profitti. Tale limite è fissato ogni anno ex ante sulla base dei bilanci preventivi delle entrate e delle spese presentati dal gestore aeroportuale e approvati con delibere del Consiglio distrettuale di Mureș (cfr. considerando 56).

(203) *Effetto di incentivazione* ([93]). Le autorità rumene hanno spiegato che l'investimento era necessario per attuare il piano obbligatorio di gestione delle crisi conformemente alla decisione governativa n. 443/2005, che ha approvato il programma di sicurezza nazionale. Le autorità rumene hanno spiegato che le attrezzature disponibili presso l'aeroporto al momento dell'investimento ponevano un rischio per le operazioni dell'aeroporto e la sicurezza dei voli. Poiché l'ATM non era in grado di effettuare direttamente l'investimento e senza l'investimento l'aeroporto non avrebbe potuto operare voli in condizioni di sicurezza, la condizione relativa all'effetto di incentivazione è soddisfatta.

([90]) Articolo 58, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([91]) Articolo 3 in combinato disposto con l'articolo 56 bis, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([92]) Articolo 5, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([93]) Articolo 6 del regolamento generale di esenzione per categoria.

(204) *Calcolo dell'intensità dell'aiuto e dei costi ammissibili* ([94]). Le autorità rumene hanno presentato prove documentali del pagamento delle attrezzature e hanno confermato che l'importo di 588 062 RON, che rappresenta l'IVA detraibile, non è stato incluso nel costo dell'infrastruttura di assistenza a terra acquistata nel 2011.

(205) *Cumulo* ([95]). Le autorità rumene hanno confermato che l'ATM non ha beneficiato di alcun altro tipo di aiuto per l'acquisto degli articoli.

(206) *Pubblicazione e informazione* ([96]). L'articolo 58, paragrafo 1, del regolamento generale di esenzione per categoria stabilisce che, per essere considerati compatibili, gli aiuti concessi prima dell'entrata in vigore di tale regolamento non devono necessariamente soddisfare gli obblighi di pubblicazione di cui al suo articolo 9.

9.3.2.2. Compatibilità con le condizioni di cui all'articolo 56 bis del regolamento generale di esenzione per categoria

(207) *L'aeroporto è aperto a tutti i potenziali utenti* ([97]). L'ATM era aperto a tutti i potenziali utenti, vale a dire a tutte le compagnie aeree, menzionate nei considerando da 30 a 36, che hanno richiesto l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale, accettando le tariffe aeroportuali pubblicate nell'AIP e applicate in modo uniforme, trasparente e non discriminatorio.

(208) Le autorità rumene hanno confermato che tutte le compagnie aeree che desideravano operare dall'aeroporto nel rispetto del quadro normativo sopra descritto potevano farlo. Come spiegato ai considerando 31, 33 e 34, le compagnie aeree che operavano voli di linea presso l'aeroporto al momento della concessione dell'investimento erano Wizz Air, Malev e Tarom.

(209) *Non sono concessi aiuti per la delocalizzazione di aeroporti già esistenti o per la creazione di un nuovo aeroporto passeggeri* ([98]). Durante il periodo di riferimento l'ATM non è stato delocalizzato o trasformato da un campo di aviazione a un aeroporto passeggeri; l'infrastruttura aeroportuale esiste e opera sullo stesso sito dal 1967.

(210) Non sono concessi aiuti agli aeroporti con una media annuale del traffico merci superiore a 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso. L'aiuto non è tale da comportare un aumento della media annuale di traffico merci dell'aeroporto oltre le 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto ([99]). Durante i periodi 2009-2010 e 2012-2013 non sono stati effettuati voli cargo presso l'ATM e il traffico merci, se presente, non ha superato le 200 000 tonnellate (considerando 37). Tale condizione è pertanto soddisfatta.

(211) Gli investimenti in questione non superano quanto è necessario per accogliere il traffico previsto a medio termine sulla base di previsioni di traffico ragionevoli ([100]). Le autorità rumene hanno chiarito che l'investimento era destinato al rispetto delle norme di sicurezza necessarie per consentire ai voli di operare in condizioni di sicurezza ottimali (considerando 55). Tale requisito è pertanto soddisfatto dalla presente misura.

(212) Non sono concessi aiuti agli investimenti ad aeroporti ubicati entro 100 chilometri di distanza o 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità da un aeroporto già esistente che gestisce servizi aerei di linea, secondo la definizione di cui all'articolo 2, punto 16), del regolamento (CE) n. 1008/2008 ([101]). Come spiegato al considerando 29, gli aeroporti più vicini all'ATM sono l'aeroporto di Cluj, che dista più di 100 km e un'ora e 30 minuti in automobile e l'aeroporto internazionale di Sibiu, che è di circa 120 km, ossia un'ora e 50 minuti in automobile. Tutti gli altri aeroporti principali si trovano a più di due ore di automobile. Questa condizione è quindi soddisfatta nel caso di specie.

([94]) Articolo 7 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([95]) Articolo 8 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([96]) Articolo 9 del regolamento generale di esenzione per categoria.
([97]) Articolo 56 bis, paragrafo 3, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([98]) Articolo 56 bis, paragrafo 4, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([99]) Articolo 56 bis, paragrafo 10, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([100]) Articolo 56 bis, paragrafo 5, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([101]) Articolo 56 bis, paragrafo 6, del regolamento generale di esenzione per categoria.

(213) I paragrafi 5 e 6 non si applicano agli aeroporti con una media annuale del traffico fino a 200 000 passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso, se l'aiuto agli investimenti non è tale da comportare un aumento della media annuale del traffico passeggeri dell'aeroporto oltre i 200 000 passeggeri nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto. Gli aiuti agli investimenti concessi a tali aeroporti sono conformi alle disposizioni del paragrafo 11 o dei paragrafi 13 e 14 ([102]). Come evidenziato dalla tabella 1, nel periodo 2009-2010 il traffico passeggeri è stato inferiore a 200 000 passeggeri. Sebbene il traffico sia stato superiore a 200 000 passeggeri nel 2012 e nel 2013, come indicato al considerando 203, il tipo di attrezzature finanziate dalla misura 2 non era né inteso né idoneo ad aumentare il volume di traffico nell'aeroporto, ma ha soltanto consentito all'aeroporto di operare in condizioni di sicurezza. La Commissione ritiene pertanto che nel caso di specie tale requisito sia soddisfatto. Poiché l'ATM soddisfa le condizioni richieste dalla suddetta disposizione, la Commissione dovrebbe ora solo dimostrare che il paragrafo 11 dell'articolo considerato è soddisfatto nel caso di specie. Essa non è pertanto tenuta a dimostrare che nella fattispecie i paragrafi 13 e 14 siano soddisfatti.

(214) Non sono concessi aiuti agli investimenti ad aeroporti con una media annuale del traffico superiore a tre milioni di passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso. L'aiuto agli investimenti non è tale da comportare un aumento della media annuale del traffico dell'aeroporto oltre i tre milioni di passeggeri nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto ([103]). Come si può osservare nella tabella 1, il volume storico di passeggeri dell'ATM è rimasto ben al di sotto dei tre milioni di passeggeri per l'intero periodo in esame. Questa condizione è pertanto soddisfatta nel caso di specie.

(215) Non sono concessi aiuti agli aeroporti con una media annuale del traffico merci superiore a 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è effettivamente concesso. L'aiuto non è tale da comportare un aumento della media annuale di traffico merci dell'aeroporto oltre le 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto ([104]). Nel periodo 2009-2010 e nei due anni successivi 2012-2013 non sono stati effettuati voli cargo presso l'ATM e il traffico merci, se presente, non ha superato le 200 000 tonnellate (considerando 37). Tale condizione è pertanto soddisfatta.

(216) L'importo dell'aiuto agli investimenti non supera la differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento. Il risultato operativo è dedotto dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli, o mediante un meccanismo di recupero ([105]). L'articolo 2, punto 39), del regolamento generale di esenzione per categoria definisce il risultato operativo come «la differenza tra le entrate attualizzate e i costi di esercizio attualizzati nel corso dell'intera vita economica dell'investimento, qualora tale differenza sia positiva. I costi di esercizio comprendono costi quali i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto e di amministrazione, ma non i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi negli aiuti agli investimenti. L'attualizzazione delle entrate e dei costi di esercizio sulla base di un tasso di attualizzazione adeguato consente di realizzare un utile ragionevole».

(217) L'ATM è un aeroporto che ha registrato perdite durante tutto il periodo oggetto di valutazione. Come evidenziato nella tabella 9, le proiezioni delle autorità rumene prevedevano che l'ATM diventasse redditizio non prima del 2023. Pertanto, nel 2011, quando è stato realizzato l'investimento, non vi era alcuna aspettativa che potesse essere recuperato nel breve e medio termine. Considerata l'assenza di prospettive di un risultato operativo a breve e medio termine dopo la realizzazione dell'investimento, la Commissione ritiene che questo paragrafo non sia applicabile nel caso di specie.

(218) *Sono ammissibili i costi relativi agli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, comprese le spese di programmazione* ([106]). Trattandosi di un investimento in impianti ai sensi dell'articolo 2, punto 144), del regolamento generale di esenzione per categoria, i costi ammissibili corrispondono all'importo totale erogato dalle autorità rumene e indicato nella tabella 3. La Commissione ritiene che tale requisito sia soddisfatto nel caso di specie.

([102]) Articolo 56 bis, paragrafo 7, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([103]) Articolo 56 bis, paragrafo 9, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([104]) Articolo 56 bis, paragrafo 10, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([105]) Articolo 56 bis, paragrafo 11, del regolamento generale di esenzione per categoria.
([106]) Articolo 56 bis, paragrafo 12, del regolamento generale di esenzione per categoria.

9.3.2.3. Conclusione sulla compatibilità con le condizioni del regolamento generale di esenzione per categoria

(219) Alla luce di quanto precede, la misura 2 soddisfa le condizioni di cui al regolamento generale di esenzione per categoria.

9.3.3. *Conclusione sulla compatibilità della misura 2*

(220) Per i motivi di cui ai considerando da 198 a 218, la Commissione ritiene che l'aiuto agli investimenti concesso all'ATM nel 2011 sia compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

## 10. VALUTAZIONE DELLA MISURA 3 - FINANZIAMENTO DELL'ATM NELL'AMBITO DEL CONFERIMENTO DEL SIEG DEL 2011 NEL PERIODO DALL'AGOSTO 2011 ALL'OTTOBRE 2014

### 10.1. **Esistenza degli aiuti**

(221) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando da 126 a 133 e nei considerando 137, 140, 143 e 148, sono applicabili anche alla valutazione della misura 3.

10.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

(222) Come indicato al considerando 41, nel periodo in esame il gestore aeroportuale svolgeva un'attività economica e costituisce pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(223) Le autorità rumene hanno affermato che le attività relative alla sicurezza degli aeromobili e ai servizi di assistenza agli aeromobili esenti dai diritti aeroportuali di cui all'articolo 1, secondo comma, lettere da d) a h), del conferimento del SIEG del 2011 (considerando 58) non erano di natura economica e rientravano nella sfera dei poteri di un'autorità pubblica.

(224) Per quanto riguarda le attività elencate all'articolo 1, secondo comma, del conferimento del SIEG del 2011 (considerando 58, lettere d), e) e h)), la Commissione ricorda che 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 considerati di carattere non economico (considerando 132). La Commissione ritiene pertanto che la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo, di servizi antincendio, di servizi di emergenza, la garanzia della sicurezza nonché la fornitura di spazi e servizi di pubblica utilità necessari alle autorità pubbliche che svolgono specifiche attività di controllo presso l'aeroporto e la protezione delle infrastrutture aeroportuali di cui all'articolo 1, secondo comma, lettere d), e) e h), del conferimento del SIEG del 2011 siano di carattere non economico. Come indicato in precedenza al considerando 39, il quadro normativo che disciplina le attività dei gestori aeroportuali in Romania era coerente per tutti gli aeroporti.

(225) La Commissione ritiene che il finanziamento delle attività elencate all'articolo 1, secondo comma, lettere d), e) e h), del conferimento del SIEG del 2011 rientri nella sfera di competenza dei poteri pubblici e non costituisca pertanto un aiuto di Stato.

(226) Per quanto riguarda il finanziamento delle attività elencate all'articolo 1, secondo comma, lettere f) e g), del conferimento del SIEG del 2011 (cfr. considerando 58), la Romania ha sostenuto che le infrastrutture e le attrezzature sono state acquistate per gestire i voli di aeromobili esentati per legge dal pagamento dei diritti aeroportuali a norma dell'articolo 31, secondo comma, del decreto governativo n. 29/1997 riguardante il codice dell'aviazione. A titolo di esempio, la Romania ha sostenuto che, al momento del finanziamento, nell'ATM l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri era effettuato totalmente a piedi (metodo *walk-in/walk-out*). L'acquisto di una navetta bus era necessario per rispondere alle esigenze di trasporto di passeggeri in caso di emergenza o di aeromobili in pericolo (ad esempio a causa di attacco terroristico).

(227) Tuttavia, né la gestione dei voli esentati dai diritti aeroportuali elencati all'articolo 1, secondo comma, lettera f), del conferimento del SIEG del 2011, né l'acquisto e la manutenzione delle attrezzature necessarie per gestire tali voli elencate alla lettera g) sono funzioni generalmente riservate allo Stato.

(228) La Commissione ricorda inoltre che se un'infrastruttura è utilizzata per attività sia di natura economica che non economica, il finanziamento pubblico rientra nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato solo nella misura in cui copre i costi legati alle attività economiche ([107]).

([107]) Punti 34 e 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e giurisprudenza ivi citata.

(229) Nel corso dell'indagine formale la Romania ha confermato che nel caso di specie le relative infrastrutture erano utilizzate anche per le attività economiche dell'aeroporto.

10.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

(230) La compensazione concessa all'ATM nell'ambito del SIEG del 2011 è stata autorizzata dalla delibera regionale dell'agosto 2011 (considerando 58) ed erogata dal bilancio del Consiglio distrettuale di Mureș. Si tratta di una delibera adottata direttamente dal Consiglio distrettuale di Mureș, un distretto locale della Romania, che fa parte dello Stato rumeno.

(231) La Commissione ritiene pertanto che tali finanziamenti costituiscano risorse statali e siano altresì imputabili allo Stato.

10.1.3. *Selettività*

(232) Nel caso in esame, il sostegno finanziario è stato proposto e concesso dallo Stato a un'unica impresa: il gestore aeroportuale. Si tratta di una misura individuale. La misura 3 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

10.1.4. *Vantaggio economico*

(233) Il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale mirava a compensare le perdite subite nell'ambito delle sue attività ordinarie o a coprire i costi di investimento. Tra gli elementi di fatto a disposizione della Commissione o le osservazioni pervenute dalla Romania o da terze parti nulla fa pensare che l'autorità che ha concesso gli aiuti potesse attendersi un ritorno finanziario da quelle misure di finanziamento quando ha deciso di accordarle.

(234) La Commissione osserva inoltre che la Romania non ha sostenuto che il finanziamento fosse conforme al principio dell'investitore in un'economia di mercato. Come evidenziato nella tabella 4, l'ATM ha registrato perdite nel periodo in esame, senza prospettive di redditività a medio termine (tabella 5). La Commissione conclude pertanto che il finanziamento in esame non è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(235) Nel corso dell'indagine, la Romania ha inoltre sostenuto che il finanziamento pubblico contestato rappresentava una compensazione per la fornitura di un SIEG che era conforme alle condizioni Altmark.

(236) Nel caso di specie, la quarta condizione Altmark non era soddisfatta in quanto il beneficiario non è stato scelto a seguito di una procedura di gara. Non esistono inoltre prove del fatto che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di risorse necessarie al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. Pertanto, secondo la Commissione, non è possibile concludere che il finanziamento pubblico in questione sia stato determinato sulla base dei costi di un'impresa efficiente. Non essendo soddisfatta la quarta condizione Altmark, nel caso di specie la Commissione ritiene cumulativamente non soddisfatte le quattro condizioni Altmark.

(237) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la misura 3 in esame ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

10.1.5. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri*

(238) La valutazione di cui al considerando 152 è applicabile anche al finanziamento pubblico fornito al gestore aeroportuale nell'ambito del conferimento del SIEG del 2011 e pertanto il finanziamento deve essere considerato tale da falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

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

(239) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale sulla base del conferimento del SIEG del 2011 costituisce un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ad eccezione del finanziamento di attività che rientrano nella competenza dei poteri pubblici di cui al considerando 225.

10.2. **Legittimità dell'aiuto**

(240) La misura 3 è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Essa costituisce quindi un aiuto illegale, a meno che in quel momento non soddisfacesse le condizioni pertinenti di un atto dell'Unione che prevede un'esenzione dall'obbligo di notifica sancito dall'articolo 108 TFUE per alcune categorie di aiuti.

(241) Nel caso di specie, la Romania ha sostenuto che la misura 2 soddisfaceva le condizioni della decisione SIEG del 2005.

10.2.1. *Conformità del conferimento del SIEG del 2011 alla decisione SIEG del 2005*

(242) La decisione SIEG del 2005 richiede innanzitutto l'esistenza di un effettivo servizio di interesse pubblico. A tale riguardo, la Commissione ricorda che gli Stati membri dispongono di un ampio potere discrezionale per quanto riguarda la definizione dei SIEG. L'esame della Commissione si limita a valutare se sia stato commesso un errore manifesto nella definizione della portata degli obblighi di servizio pubblico ([108]).

(243) Per quanto concerne la questione se la gestione complessiva di un aeroporto costituisca un SIEG, come sostenuto nel caso di specie dalle autorità rumene, la Commissione di norma valuta se l'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale. Tale analisi dovrebbe essere effettuata caso per caso ([109]).

(244) Nel caso di specie, la Commissione tiene conto dei punti seguenti:

a) l'ATM è situato a una distanza di 103 km dall'aeroporto di Cluj. Le autorità rumene hanno spiegato che, al momento della pubblicazione della delibera regionale dell'agosto 2011, per le circostanze illustrate ai considerando da 23 a 26, il tempo di percorrenza tra i due aeroporti era superiore a due ore a causa delle cattive condizioni della strada, che consentivano una velocità media massima di 65 km/h, e del traffico intenso. Il tempo di percorrenza si allungava ulteriormente utilizzando il trasporto su autobus, nel qual caso la durata minima del viaggio era di 3 ore e 10 minuti (compreso il viaggio dalla stazione degli autobus di Cluj Napoca all'aeroporto di Cluj);

b) le autorità rumene hanno inoltre chiarito che, al momento dell'adozione della delibera regionale dell'agosto 2011, in assenza dell'ATM, i distretti a nord, a est e a sud del distretto di Târgu Mureş (vale a dire i distretti di Harghita, di Covasna, parte dei distretti di Bistrita, Sibiu, Neamt e Brasov) sarebbero rimasti isolati dal resto dell'Unione, in quanto non esisteva alcuna autostrada che collegasse i distretti di Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu e l'aeroporto di Cluj (cfr. considerando da 23 a 26);

c) le autorità rumene hanno inoltre spiegato che, essendo il distretto di Harghita (con circa 300 000 abitanti) circondato dai monti dei Carpazi, l'unico accesso stradale agevole è a ovest (verso il distretto di Mureş) e che per gli abitanti di questo distretto l'ATM rappresenta l'unico punto di accesso aereo alle altre regioni d'Europa. Nel corso dell'indagine le autorità rumene hanno inoltre sollevato la questione riguardante l'influenza delle condizioni meteorologiche sulla durata del traffico stradale tra il distretto di Mureş e i distretti limitrofi. A Târgu Mureş il periodo delle precipitazioni nevose può arrivare fino a 190 giorni all'anno. I giorni con copertura nevosa (giorni in cui il traffico stradale è impedito) sono più frequenti a dicembre (14,4 giorni), a gennaio (23,2 giorni) e a febbraio (17,5 giorni), per un totale di 55,1 giorni/anno. In alcuni casi, durante il periodo invernale la copertura nevosa può durare per l'intero mese, ossia 31 giorni in dicembre e gennaio e 28-29 giorni in febbraio. Un'altra causa di congestione stradale è rappresentata dal gelo. Le prime gelate autunnali a Târgu Mureş si verificano in media il 13 ottobre, mentre le ultime gelate primaverili si registrano il 21 aprile. Ciò significa che il periodo medio annuo senza gelate è di 174 giorni;

d) inoltre, all'epoca il trasporto ferroviario era poco sviluppato e non erano presenti collegamenti ad alta velocità;

([108]) Sentenza del Tribunale del 1º marzo 2017, *SNCM/Commissione*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punto 111; sentenze del 15 giugno 2005, *Olsen/Commissione*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punto 216 e giurisprudenza ivi citata, e del 22 ottobre 2008, *TV2/Danmark e a./Commissione*, T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, punto 101 e giurisprudenza ivi citata.

([109]) Punto 72 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

e) nel corso dell'indagine le autorità rumene hanno fatto riferimento al piano generale dei trasporti della Romania del 2015 ([110]) per dimostrare che a medio termine né l'aeroporto di Cluj né quello di Sibiu sarebbero in grado di far fronte al proprio traffico senza ulteriori investimenti significativi (solo per soddisfare le proprie esigenze, l'aeroporto di Cluj dovrebbe costruire ulteriori 23 265 metri quadrati di piazzali per aeromobili e 29 066 metri quadrati di terminali passeggeri e quello di Sibiu 460 metri quadrati di terminali passeggeri). Pertanto, questi due aeroporti non sarebbero in grado di assorbire il traffico dell'ATM qualora questo venisse meno;

f) come osservato al considerando 21, negli ultimi decenni il distretto di Mureș ha registrato un calo significativo della popolazione, una tendenza che si prevede continuerà nei prossimi anni. Inoltre, come indicato al considerando 22, il distretto di Mureș ha beneficiato dell'allargamento dell'UE in misura minore rispetto ai distretti limitrofi, senza contare l'area metropolitana di Bucarest. Riconoscendo l'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo regionale, le autorità rumene hanno individuato l'aeroporto come una risorsa fondamentale. La sua ristrutturazione è stata quindi inclusa nel programma operativo per le grandi infrastrutture del periodo 2014-2020. Nell'ambito della strategia di sviluppo del distretto di Mureș, il Consiglio del distretto ha previsto la creazione di un parco industriale vicino all'aeroporto, noto come parco industriale di Mureș ([111]). Le autorità rumene hanno confermato che il parco è riuscito ad attrarre imprese manifatturiere e investimenti esteri, contribuendo alla crescita economica regionale. In ultima analisi, l'obiettivo è sviluppare un polo di trasporto intermodale per incentivare ulteriormente la connettività e lo sviluppo dell'area;

g) le autorità rumene hanno sottolineato l'importanza del turismo come attività economica per la dinamizzazione del distretto. Il turismo nel distretto è aumentato notevolmente nel periodo 2010-2015, collocando il distretto di Mureș al 4º posto in Romania in termini di numero di turisti, con un numero totale di visitatori pari a 492 181 ([112]). Le attrazioni turistiche più visitate da turisti stranieri nel 2015 sono state Sighișoara, Târgu Mureș e la località termale di Sovata. I turisti stranieri provengono principalmente da paesi dell'UE ma anche da paesi terzi (ad esempio Israele). Le autorità rumene hanno rilevato che l'aeroporto di Târgu Mureș, grazie ai suoi collegamenti diretti con diverse grandi città dell'UE, ha svolto un ruolo decisivo nell'aumento del numero di turisti;

h) le autorità rumene hanno infine osservato che Târgu Mureș è un centro leader per il trapianto cardiaco e la medicina di emergenza. La rapidità del trasporto di organi tra i centri nazionali è un aspetto fondamentale del trapianto di organi. L'obiettivo dell'ospedale clinico di emergenza del distretto di Mureș è ampliare la propria leadership dai trapianti di cuore ai trapianti di cuore-polmone, ai trapianti di rene o di altri organi e tessuti. Tale obiettivo è in linea con la strategia del ministero della Salute rumeno, che prevede, tra l'altro, l'istituzione di una banca dei tessuti a Târgu Mureș. L'ospedale ha evidenziato che non è possibile effettuare, in modo permanente, il trasferimento dei pazienti in ospedale con elicottero da un altro aeroporto situato a una distanza maggiore, a causa di vincoli meteorologici o tecnici che spesso ne impediscono il trasferimento, con tutte le implicazioni che ne derivano per il paziente.

(245) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che la Romania non abbia commesso un errore manifesto di valutazione nel ritenere che, in assenza dell'ATM, alcune zone della regione centrale della Romania sarebbero isolate dal resto dell'Unione in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale.

(246) In tali circostanze, la Commissione ritiene che gli elementi comunicati dalle autorità rumene siano sufficienti a giustificare la loro decisione di affidare all'ATM un SIEG e che la Romania non abbia commesso un errore manifesto.

(247) La decisione SIEG del 2005 (articolo 2, paragrafo 1, lettera d)) si applica anche agli aeroporti con meno di 1 000 000 di passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello del conferimento del SIEG.

(248) Nel 2009 e nel 2010, ossia negli anni precedenti il conferimento del SIEG del 2011, l'ATM contava meno di 1 000 000 di passeggeri all'anno (cfr. tabella 1). Pertanto la decisione SIEG 2005 si applicava alla misura 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Piano di sviluppo del distretto di Mureș 2014-2020, disponibile all'indirizzo: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) La decisione SIEG del 2005 stabilisce infine una serie di condizioni di compatibilità per la compensazione dei SIEG agli aeroporti regionali, come indicato di seguito.

(250) *Conferimento*. Ai fini dell'applicazione della decisione SIEG del 2005, la responsabilità della gestione del SIEG deve essere conferita a un'impresa mediante uno o più atti ufficiali ([113]). Nel caso di specie, il SIEG è stato affidato con delibera regionale dell'agosto 2011.

(251) L'articolo 4 della decisione SIEG del 2005 indica inoltre una serie di caratteristiche che l'atto di incarico dovrebbe rispettare, in particolare:

1) *la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico*. La natura dell'obbligo di servizio pubblico è specificata all'articolo 1, secondo comma, della legge regionale dell'agosto 2011. La fornitura delle attività relative all'obbligo di servizio pubblico è limitata fino al 1º gennaio dell'anno successivo a quello in cui l'aeroporto supera la soglia di 1 000 000 di passeggeri, ma non oltre il 31 dicembre 2016 ([114]). La delibera regionale dell'agosto 2011 prevede inoltre che, dopo tale data, l'incarico di SIEG sia rivisto ([115]);

2) *l'impresa e il territorio interessati*. Il SIEG è stato conferito al gestore aeroportuale e il territorio interessato dal conferimento è definito come un'area geografica di 24 000 km², con una popolazione di circa 1,5 milioni di abitanti, comprendente quattro distretti: Mureș, Bistrita, Harghita, Covasna ([116]);

3) *la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa*. Al gestore aeroportuale è accordato il diritto esclusivo di fornire il SIEG ([117]);

4) i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione.

i) Calcolo della compensazione. I costi da prendere in considerazione per determinare il livello della compensazione comprendono tutti i costi fissi e variabili, correnti e di capitale sostenuti per la fornitura delle attività relative al SIEG e la quota di tali attività nei costi comuni del gestore aeroportuale. I costi di investimento saranno presi in considerazione se strettamente connessi alla fornitura di attività relative al SIEG ([118]). Le entrate da prendere in considerazione ai fini della determinazione della compensazione comprendono tutte le entrate percepite grazie alle attività coperte dal SIEG ed eventuali utili derivanti da altre attività svolte dall'operatore diverse da quelle relative al SIEG ([119]).

ii) *Controllo della compensazione*. Il gestore aeroportuale deve giustificare l'importo della compensazione richiesta e redigere una relazione sulla fondatezza e la giustificazione della compensazione ricevuta dal bilancio locale. Il dipartimento economico del Consiglio del distretto di Mureș è quindi responsabile della verifica delle informazioni contenute in tale relazione nonché dei rendiconti finanziari presentati dal gestore aeroportuale. Tali controlli sono effettuati almeno una volta all'anno e più spesso se ritenuto necessario ([120]).

iii) Revisione della compensazione e modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale rimborso. Il dipartimento economico del Consiglio del distretto di Mureș, sulla base dei controlli periodici effettuati, chiede il rimborso di eventuali sovracompensazioni al gestore aeroportuale e, se del caso, presenta una proposta motivata di revisione delle attività connesse al SIEG ([121]).

(252) La Commissione conclude pertanto che le condizioni di cui all'articolo 4 della decisione SIEG del 2005 sono soddisfatte dalla delibera regionale dell'agosto 2011.

([113]) Articolo 4 della decisione SIEG del 2005.
([114]) Articolo 2, secondo comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.
([115]) Articolo 2, terzo comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.
([116]) Articolo 1, primo comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.
([117]) Articolo 3 della delibera regionale dell'agosto 2011.
([118]) Articolo 4, quarto comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.
([119]) Articolo 4, quinto comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.
([120]) Articolo 5 della delibera regionale dell'agosto 2011.
([121]) Articolo 5, quarto comma, della delibera regionale dell'agosto 2011.

(253) *Compensazione* ([122]). L'articolo 5 della decisione SIEG del 2005 stabilisce i parametri che la compensazione deve soddisfare per essere considerata compatibile ai sensi della decisione stessa.

(254) L'importo della compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi sostenuti nell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nonché un margine di utile ragionevole del capitale proprio necessario per l'adempimento di detti obblighi. Come illustrato nella tabella 3, l'aeroporto è stato in perdita per tutto il periodo dell'incarico (2011-2014). La compensazione ricevuta dal gestore aeroportuale non era sufficiente a coprire i costi per gestire i propri obblighi SIEG. Alla luce di quanto precede, si deve ritenere che la presente condizione sia soddisfatta nel caso di specie.

(255) I costi e le entrate da prendere in considerazione comprendono tutti i costi dovuti alla gestione del SIEG e calcolati sulla base di principi di contabilità analitica generalmente accettati. Per quanto consta alla Commissione, per i motivi illustrati al considerando 251, i calcoli dei costi e delle entrate sono stati stabiliti conformemente all'articolo 4, quarto e quinto comma, della delibera regionale dell'agosto 2011 e pertanto tale criterio è soddisfatto.

(256) *Separazione contabile dei costi e dei ricavi derivanti dal SIEG da quelli degli altri servizi*. Come spiegato al considerando 62, il conferimento del 2011 impone una chiara separazione contabile. I conti sono stati tenuti separati per tutta la durata del conferimento.

(257) La Commissione conclude pertanto che le condizioni di cui all'articolo 5 della decisione SIEG del 2005 sono soddisfatte nel caso di specie.

(258) *Controllo della sovracompensazione*. L'articolo 6 della decisione SIEG del 2005 stabilisce diversi meccanismi per evitare la sovracompensazione del gestore aeroportuale, in particolare la presenza di controlli periodici e di meccanismi per garantire il rimborso di eventuali sovracompensazioni nonché disposizioni volte a evitare sovracompensazioni in futuro.

(259) Come spiegato al considerando 251, quarto comma, punti ii) e iii), il Consiglio del distretto di Mureș ha messo in atto meccanismi per evitare una sovracompensazione e inoltre, mediante una serie di norme, ha stabilito che le eventuali sovracompensazioni degli anni a venire sarebbero state calcolate in base ai risultati degli anni precedenti. In altre parole, se il gestore aeroportuale avesse ricevuto una sovracompensazione nel 2012, l'eccedenza sarebbe stata riportata per coprire la compensazione nel 2013 ([123]).

(260) La Commissione conclude pertanto che le condizioni di cui all'articolo 6 della decisione SIEG del 2005 sono soddisfatte nel caso di specie.

#### 10.2.2. *Conclusioni*

(261) La Commissione conclude che l'aiuto concesso sulla base del conferimento del SIEG del 2011 è compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE ed era esentato dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

## 11. **VALUTAZIONE DELLA MISURA 4 – FINANZIAMENTO DELL'ATM NELL'AMBITO DEL CONFERIMENTO DEL SIEG DEL 2014 NEL PERIODO DAL 30 OTTOBRE 2014 AL 9 MAGGIO 2019**

### 11.1. **Esistenza degli aiuti**

(262) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando da 126 a 133, e nei considerando 137, 140, 143, 148 e 149 sono applicabili anche alla valutazione della misura 4.

([122]) Durante il periodo oggetto della valutazione il gestore aeroportuale ha ricevuto una compensazione di importo inferiore ai costi effettivi (tabella 4). La Commissione non analizzerà pertanto le disposizioni dell'articolo 6 della decisione SIEG relative al margine di utile ragionevole.

([123]) Cfr. ad esempio la delibera regionale n. 158 del Consiglio del distretto di Mureș, del 20 dicembre 2012, secondo cui la stima della compensazione per il 2013 e il 2014 nel progetto di bilancio si basa sui risultati del 2012.

11.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

(263) Come indicato al considerando 41, nel periodo oggetto di valutazione il gestore aeroportuale esercitava un'attività economica e pertanto costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(264) Secondo quanto affermato dalle autorità rumene, alcune delle attività svolte dal gestore aeroportuale rientravano nell'ambito del SIEG del 2014, che ricade nelle competenze dei poteri pubblici. In particolare, la Romania ha affermato che i costi sostenuti dal gestore aeroportuale per conto di enti statali che operano nel sito aeroportuale, nonché i costi sostenuti per l'assistenza ai voli esentati dal pagamento dei diritti aeroportuali, devono essere considerati ricadenti nelle competenze dei poteri pubblici.

(265) La Commissione ricorda che se un'infrastruttura è utilizzata tanto per attività economiche che non economiche, i finanziamenti pubblici rientrano nelle norme in materia di aiuti di Stato solo nella misura in cui coprono i costi connessi ad attività economiche.

(266) Per quanto riguarda il sostegno pubblico utilizzato per le attività di cui all'articolo 1, secondo comma, lettere da d) a g), del conferimento del SIEG del 2014 (considerando 66), la Commissione ricorda che 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 e la loro manutenzione sono generalmente considerati di carattere non economico.

(267) La Commissione ritiene pertanto che la protezione delle infrastrutture aeroportuali di cui all'articolo 1, secondo comma, lettera d), del conferimento del SIEG del 2014; le operazioni di ricerca e soccorso nel sito aeroportuale di cui alla lettera e); i dispositivi di sorveglianza e di sicurezza per le emergenze e la prevenzione e il controllo antincendio di cui alla lettera f), e la fornitura degli spazi, delle strutture e delle infrastrutture necessari, richiesti dall'amministrazione doganale, dalla polizia di frontiera, dalla polizia aeronautica, dal ministero degli Affari interni e dal servizio di intelligence rumeno per lo svolgimento delle loro attività specifiche di cui alla lettera g), costituiscano misure che rientrano nel normale esercizio delle funzioni dello Stato, nella misura in cui rientrano nelle categorie di cui al considerando 132 ([124]). Come indicato in precedenza al considerando 39, il quadro normativo che disciplina le attività dei gestori aeroportuali in Romania era coerente per tutti gli aeroporti.

(268) Pertanto, il sostegno pubblico a tali attività ai sensi dell'articolo 1, secondo comma, lettere da d) a g), del conferimento del SIEG del 2014 rientra nelle competenze dei poteri pubblici e non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(269) Tuttavia, né la fornitura di operazioni gratuite per i voli di Stato, i voli delle strutture militari nell'ambito di determinati ministeri e servizi governativi, i voli di emergenza e in altre situazioni giuridicamente regolamentate elencate all'articolo 1, secondo comma, lettera h), del conferimento del SIEG del 2014, né i servizi di assistenza a terra forniti agli aeromobili di proprietà dello Stato, compreso l'acquisto delle relative attrezzature di cui alla lettera c), sono funzioni generalmente riservate allo Stato.

11.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

(270) La compensazione concessa all'ATM nell'ambito del SIEG del 2014 è stata autorizzata con delibera regionale dell'ottobre 2014 (considerando 43) ed erogata a valere sul bilancio del Consiglio distrettuale di Mureș. Si tratta di una decisione presa direttamente dal Consiglio distrettuale di Mureș, un distretto della Romania, che fa parte dello Stato rumeno.

(271) Pertanto la Commissione ritiene che il finanziamento fornito sulla base della delibera regionale dell'ottobre 2014 costituisca una risorsa statale e sia altresì imputabile allo Stato.

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

11.1.3. *Selettività*

(272) Nel caso in esame, il sostegno finanziario è stato proposto e concesso dallo Stato a un'unica impresa: il gestore aeroportuale. Si tratta di una misura individuale. La misura 4 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

11.1.4. *Vantaggio economico*

(273) Il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale mirava a compensare le perdite subite nell'ambito delle sue attività ordinarie o a coprire i costi di investimento. Tra gli elementi di fatto a disposizione della Commissione o le osservazioni pervenute dalla Romania o da terze parti nulla fa pensare che l'autorità che ha concesso gli aiuti potesse attendersi un ritorno finanziario da quelle misure di finanziamento quando ha deciso di accordarle.

(274) La Commissione osserva inoltre che la Romania non ha sostenuto che il finanziamento fosse conforme al principio dell'investitore in un'economia di mercato. Come evidenziato nella tabella 6, l'ATM ha registrato perdite nel periodo in esame, senza prospettive di redditività a medio termine (tabella 5). La Commissione conclude pertanto che il finanziamento in esame non è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(275) Nel corso dell'indagine, la Romania ha inoltre affermato che la misura 4 rappresentava una compensazione per la fornitura di un SIEG conforme alle condizioni Altmark.

(276) Nel caso di specie, la quarta condizione Altmark non è stata rispettata, in quanto il beneficiario non è stato scelto a seguito di una procedura di gara. Non esistono inoltre prove del fatto che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di risorse necessarie al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. Pertanto, secondo la Commissione, non è possibile concludere che il finanziamento pubblico in questione sia stato determinato sulla base dei costi di un'impresa efficiente. Non essendo soddisfatta la quarta condizione Altmark, nel caso di specie la Commissione ritiene cumulativamente non soddisfatte le quattro condizioni Altmark.

(277) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la misura 4 ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

11.1.5. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri*

(278) La valutazione di cui al considerando 152 è applicabile anche al finanziamento pubblico fornito al gestore aeroportuale nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014 e pertanto il finanziamento deve essere considerato tale da falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

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

(279) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale sulla base del conferimento del SIEG del 2014 costituisce un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ad eccezione del finanziamento di attività che rientrano nella competenza dei poteri pubblici di cui al considerando 268.

11.2. **Legittimità dell'aiuto**

(280) La misura 4 è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Essa costituisce quindi un aiuto illegale, a meno che in quel momento non soddisfacesse le condizioni pertinenti di un atto dell'Unione che prevede un'esenzione dall'obbligo di notifica sancito dall'articolo 108 TFUE per alcune categorie di aiuti.

(281) La Romania ha sostenuto che la misura 4 era conforme alle condizioni della decisione SIEG del 2012.

(282) La decisione SIEG del 2012 si applica alle compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico medio annuo non superiore a 200 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse pubblico generale. Come indicato nella decisione di avvio del 2015, nel 2012 e nel 2013, ossia negli anni precedenti il conferimento del SIEG del 2014, i passeggeri dell'ATM erano più di 200 000 all'anno (cfr. tabella 1). Pertanto la decisione SIEG del 2012 non si applicava alla misura 4.

(283) Di conseguenza, la misura 4 è stata attuata in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

### 11.3. **Compatibilità con il mercato interno**

(284) Conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la compensazione per la gestione di un aeroporto come servizio di interesse pubblico generale può essere considerata compatibile ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE se sono soddisfatti i criteri di cui alla sezione 4 di tali orientamenti, in particolare se la gestione si configura come un SIEG effettivo ai sensi dei punti 69 e 72 dei medesimi orientamenti e se soddisfa i criteri di compatibilità di cui alla sezione 4.2 sempre di detti orientamenti in combinato disposto con le pertinenti norme della disciplina SIEG del 2012.

(285) Il punto 75, lettera a), degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 specifica che la disciplina SIEG del 2012 si applica alla valutazione della compatibilità degli aiuti agli aeroporti nei quali la media del traffico annuale non supera i 200 000 passeggeri per l'intera durata dell'incarico relativo al SIEG, come nel caso dell'ATM (tabella 1). La Commissione valuterà pertanto la compatibilità della misura 4 sulla base dei criteri stabiliti nella disciplina SIEG del 2012 e negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(286) La disciplina SIEG del 2012 stabilisce una serie di condizioni di compatibilità per i SIEG, anche per quanto riguarda gli aeroporti, tra cui, in particolare, l'esistenza di un atto di incarico, il calcolo della compensazione e l'esistenza di meccanismi di controllo della sovracompensazione.

#### 11.3.1. *SIEG effettivo di cui all'articolo 106 TFUE*

(287) Come prima condizione affinché la compensazione dei servizi di gestione aeroportuale sia compatibile con le norme in materia di aiuti di Stato, il prestatore di servizi deve essere incaricato di un SIEG effettivo e definito correttamente. Tale requisito è stabilito al punto 69 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 in combinato disposto con la sezione 2.2 della disciplina SIEG del 2012.

(288) A norma del punto 69 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, un SIEG «deve presentare caratteristiche specifiche che l[o] differenziano dalle attività economiche ordinarie» e «l'obiettivo di interesse generale perseguito dai pubblici poteri non può ridursi allo sviluppo di talune attività o regioni economiche come previsto all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato».

(289) Al punto 72 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione specifica che la gestione complessiva di un aeroporto, in casi ben giustificati, costituisce un SIEG; ossia nel caso in cui parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale. Tale valutazione andrebbe fatta tenendo conto di altri modi di trasporto, in particolare di servizi di treni ad alta velocità o collegamenti marittimi serviti da traghetti. In questi casi, l'autorità pubblica può imporre un obbligo di servizio pubblico a un aeroporto per garantire che l'aeroporto rimanga aperto al traffico commerciale.

(290) Lo stesso ragionamento di cui ai considerando da 243 a 245 seguito per il SIEG del 2011 si applica mutatis mutandis anche al SIEG del 2014, dato che la situazione dell'area in termini di mezzi di trasporto non aveva registrato grandi cambiamenti rispetto al 2011. La Commissione ritiene pertanto che, anche nell'ambito del conferimento del SIEG del 2014, l'ATM sia stato incaricato di un SIEG effettivo.

(291) Per tutti i motivi di cui sopra, la Commissione ritiene che gli aiuti di cui al conferimento del SIEG del 2014 siano stati concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente, conformemente alla sezione 2.2 della disciplina SIEG del 2012 e ai punti 69 e 72 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

11.3.2. *Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione*

(292) A norma dei punti 15 e 16 della disciplina SIEG del 2012, la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale deve essere attribuita mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa dallo Stato membro. L'atto o la serie di atti deve indicare: a) l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; b) l'impresa e, se del caso, il territorio interessati; c) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa dall'autorità che conferisce l'incarico; d) la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; ed e) le modalità per evitare le sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero.

(293) Analogamente, secondo il punto 69 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, i SIEG nel settore aeroportuale dovrebbero essere chiaramente definiti ed essere affidati mediante un atto di una pubblica autorità.

(294) Il SIEG del 2014 è stato affidato con delibera regionale dell'ottobre 2014, redatta conformemente alle disposizioni della disciplina SIEG del 2012 e degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Come indicato al considerando 66, l'articolo 1, secondo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014 specifica le attività svolte dall'ATM che costituiscono un SIEG. Come indicato al considerando 268, alcune attività rientrano nella sfera di competenza dei poteri pubblici e quindi sono escluse dall'ambito del controllo degli aiuti di Stato. Le restanti attività prevalentemente economiche sono chiaramente specificate all'articolo 1, secondo comma, lettere a), b), c) e h), della delibera regionale dell'ottobre 2014 e sono identificate come attività SIEG. Inoltre, come indicato al considerando 68, la durata dell'obbligo di servizio pubblico è stata chiaramente indicata. Peraltro, come indicato al considerando 43, il conferimento del SIEG del 2014 specificava anche l'impresa interessata, ossia il gestore aeroportuale. Infine, al gestore aeroportuale era accordato il diritto esclusivo di fornire il SIEG ([125]). Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il SIEG del 2014 sia conforme al punto 16, lettere a) e b), della disciplina SIEG del 2012 e al punto 69 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(295) Come indicato al considerando 67, l'articolo 4, dal secondo all'undicesimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014 definisce inoltre in dettaglio il calcolo della compensazione per il SIEG del 2014, stabilendo quanto segue: i limiti dei costi di esercizio e di investimento ammissibili relativi ai SIEG che devono essere coperti dalla compensazione; l'inclusione dei soli costi relativi ai SIEG e di un importo proporzionato dei costi comuni; il limite in base al quale la compensazione non può superare i costi necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. È importante sottolineare che tali disposizioni prevedono anche che la compensazione non possa superare la differenza tra tali costi, da un lato, e le entrate relative ai SIEG e gli utili non relativi ai SIEG dell'aeroporto, dall'altro. In altre parole, al fine di evitare sovracompensazioni, l'importo della compensazione concessa nell'ambito del SIEG del 2014 è ridotto non solo tenendo conto delle entrate legate ai SIEG, ma anche degli utili derivanti da attività non SIEG. Inoltre, come indicato al considerando 62, per le attività SIEG e non SIEG dell'ATM sono state tenute contabilità separate. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il SIEG del 2014 sia conforme al punto 16, lettere d) ed e), della disciplina SIEG del 2012.

11.3.3. *Durata del periodo di incarico*

(296) Il punto 17 della disciplina SIEG del 2012 prevede che la durata del periodo dell'incarico di obblighi di servizio pubblico debba essere giustificata da criteri oggettivi quali l'ammortamento. La Commissione osserva che i periodi di ammortamento per le immobilizzazioni più significative, come gli edifici e le attrezzature per le operazioni aeroportuali connesse alle attività SIEG specificate, superano generalmente una durata di dieci anni ([126]). In ogni caso, come indicato, il SIEG del 2014 è cessato nel 2019 molto prima del previsto.

(297) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ritiene che il punto 17 della disciplina SIEG del 2012 sia rispettato.

([125]) Articolo 2 della delibera regionale dell'ottobre 2014.

([126]) Cfr. per riferimento il punto 73 della decisione della Commissione del 24 novembre 2023 nel caso SA.106193 (2023/N) — *Sweden Skellefteå Airport — Entrustment of a Service of General Economic Interest*.

11.3.4. *Rispetto della direttiva 2006/111/CE*

(298) Il punto 18 della disciplina SIEG del 2012 impone all'impresa interessata di rispettare, ove applicabile, la direttiva 2006/111/CE della Commissione ([127]). Tuttavia, a norma dell'articolo 5 di tale direttiva, i rispettivi obblighi di trasparenza di cui all'articolo 1 della stessa non si applicano alle imprese pubbliche il cui fatturato netto totale annuo non abbia raggiunto 40 milioni di EUR negli ultimi due esercizi finanziari precedenti quello dell'assegnazione di fondi pubblici o di SIEG. In considerazione delle entrate annuali molto limitate registrate dall'ATM nel 2012 e nel 2013, riportate nella tabella 4, la direttiva 2006/111/CE non è applicabile al caso di specie e pertanto in questo caso la valutazione di cui al punto 18 della disciplina SIEG del 2012 non è pertinente.

11.3.5. *Rispetto delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici*

(299) Il punto 19 della disciplina SIEG del 2012 impone all'impresa di rispettare le norme dell'Unione applicabili in materia di appalti pubblici, comprese eventuali condizioni relative a trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione sancite direttamente dal trattato e, se del caso, dal diritto derivato.

(300) Ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([128]), quando i servizi possono essere forniti da un determinato operatore economico e la concorrenza è assente per motivi tecnici, è consentito utilizzare la procedura negoziata senza previa pubblicazione.

(301) La Commissione osserva che l'ATM è l'unico operatore economico in grado di fornire il SIEG oggetto dell'atto di incarico. Come indicato in precedenza [dal considerando 244, lettera a), al considerando 245], non esistono altri aeroporti in grado di offrire valide alternative all'ATM per accedere a Târgu Mureș e ai distretti limitrofi. Poiché non vi è alcun aeroporto oltre all'ATM in grado di adempiere al SIEG affidato mediante la concessione del servizio, in questo caso la pubblicazione del bando di concessione non è necessaria per garantire la concorrenza tra aeroporti.

(302) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il punto 19 della disciplina SIEG del 2012 sia soddisfatto nel caso di specie.

11.3.6. *Assenza di discriminazione*

(303) Ai sensi del punto 20 della disciplina SIEG del 2012 nel caso in cui un'autorità attribuisca l'incarico della fornitura del medesimo SIEG a più imprese, è opportuno che la compensazione sia calcolata in base allo stesso metodo per ciascuna impresa.

(304) Poiché la gestione complessiva dell'aeroporto è stata affidata a un'unica impresa, il punto 20 della disciplina SIEG del 2012 non è applicabile al caso di specie.

11.3.7. *Importo della compensazione*

(305) I punti da 21 a 50 della disciplina SIEG del 2012 si riferiscono all'importo della compensazione.

(306) A norma del punto 24 della disciplina SIEG del 2012, il costo netto dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere calcolato utilizzando la metodologia del costo evitato netto ([129]). Al punto 27 della disciplina SIEG del 2012, la Commissione consente di applicare metodi alternativi per calcolare il costo netto necessario per adempiere all'obbligo di servizio pubblico nei casi in cui il ricorso alla metodologia del costo evitato netto non sia possibile o opportuno.

([127]) Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) La metodologia del costo evitato netto è sintetizzata ai punti 25 e 26 della disciplina SIEG del 2012.

(307) La metodologia del costo evitato netto richiede la determinazione dei costi e delle entrate dell'impresa in uno scenario ipotetico in cui non sia presente un SIEG. Nel caso di specie, tutti i servizi non contemplati dall'atto di incarico dipendono dall'esistenza del SIEG. Non si può pertanto applicare uno scenario ipotetico pertinente in cui siano svolte solo le altre attività, il che significa che il metodo del costo evitato netto non può essere utilizzato.

(308) Per questo motivo l'atto di incarico impone all'ATM di comunicare il costo netto per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico utilizzando la metodologia basata sull'attribuzione dei costi, una metodologia alternativa, definita ai punti da 28 a 31 della disciplina SIEG del 2012. Il conferimento del SIEG del 2014 impone infatti il rispetto della metodologia basata sull'attribuzione dei costi quale definita nella disciplina SIEG del 2012. L'assenza di sovracompensazioni prevista al punto 21 della disciplina SIEG del 2012 è verificata di seguito.

(309) L'importo della compensazione può essere fissato sulla base dei costi e delle entrate previsti, dei costi e delle entrate effettivamente registrati o su una combinazione dei due ([130]). I costi da prendere in considerazione comprendono tutti i costi sostenuti per fornire il SIEG, che sono calcolati sulla base di principi di contabilità analitica generalmente accettati. Il gestore aeroportuale tiene conto soltanto dei costi attribuiti al SIEG, che possono includere tutti i costi diretti sostenuti per l'assolvimento del SIEG e un contributo proporzionato ai costi, comuni sia al SIEG che ad altre attività. I costi di investimento saranno presi in considerazione se strettamente connessi alla fornitura delle attività connesse al SIEG ([131]). I costi relativi ad attività che non rientrano nell'ambito del SIEG non saranno ammissibili a una compensazione che copra tutti i costi diretti, un contributo adeguato ai costi comuni e una remunerazione adeguata del capitale proprio ([132]). Alla luce di quanto precede, si può concludere che il punto 22 della disciplina SIEG del 2012 è rispettato.

(310) Le entrate da tenere in considerazione devono comprendere perlomeno tutte le entrate realizzate attraverso i SIEG, quali specificati nell'atto di incarico, e gli utili in eccesso derivanti da diritti speciali o esclusivi anche se connessi ad altre attività, come stabilito al punto 45, a prescindere dal fatto che tali utili in eccesso vengano classificati come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ([133]). Le entrate da prendere in considerazione ai fini della determinazione della compensazione comprendono tutte le entrate derivanti dalle attività che rientrano nel SIEG, a prescindere dal fatto che tali entrate siano classificate come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del trattato, e gli eventuali utili derivanti da altre attività del gestore aeroportuale diverse da quelle relative al SIEG ([134]). Tali condizioni sono soddisfatte.

(311) *Margine di utile ragionevole* ([135]). La delibera regionale dell'ottobre 2014 non consente al gestore aeroportuale di ottenere un margine di utile ragionevole. Inoltre, secondo il documento delle previsioni economiche di cui al considerando 77, non si prevedeva che l'aeroporto realizzasse utili nel medio periodo, né tanto meno nel periodo dal 2014 al 2019. I punti da 33 a 38 della disciplina SIEG del 2012 sono pertanto soddisfatti.

(312) *Incentivi all'efficienza* ([136]). La delibera regionale dell'ottobre 2014 contiene disposizioni volte a garantire una riduzione dei finanziamenti pubblici necessari all'ATM nel medio termine. In tal senso, si afferma che l'ATM deve presentare un piano aziendale pluriennale, che dovrebbe portare a una graduale riduzione della compensazione ([137]). Come emerge dalla tabella 5, il piano economico-finanziario prevedeva una riduzione della compensazione nel tempo. La delibera regionale dell'ottobre 2014 prevede inoltre una riduzione del finanziamento concesso all'aeroporto. Tale condizione è quindi soddisfatta.

([130]) Punto 22 della disciplina SIEG del 2012.
([131]) Articolo 4, nono comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014.
([132]) Articolo 4, undicesimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014.
([133]) Punto 32 della disciplina SIEG del 2012.
([134]) Articolo 4, decimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014.
([135]) Punti da 33 a 38 della disciplina SIEG del 2012.
([136]) Punti da 39 a 43 della disciplina SIEG del 2012.
([137]) Articolo 5, quattordicesimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014.

11.3.8. *Separazione contabile*

(313) Ai sensi del punto 44 della disciplina SIEG del 2012, il gestore aeroportuale dovrebbe disporre di una contabilità separata per i costi e le entrate derivanti dal SIEG e per quelli degli altri servizi. La delibera regionale dell'ottobre 2014 prevede che il gestore aeroportuale tenga una contabilità separata per le attività che rientrano nell'ambito del SIEG ([138]). L'effettiva separazione contabile è stata confermata dalle autorità rumene nel corso dell'indagine. Tale condizione risulta pertanto soddisfatta.

11.3.9. *Sovracompensazione*

(314) I punti da 47 a 50 della disciplina SIEG del 2012 stabiliscono le disposizioni per evitare sovracompensazioni. A norma dell'articolo 6 della delibera regionale dell'ottobre 2014, il gestore aeroportuale è tenuto a motivare l'importo della compensazione richiesta e a preparare una nota esplicativa. La direzione economica del Consiglio distrettuale di Mureș è inoltre responsabile del controllo periodico della compensazione. In caso di sovracompensazione, il Consiglio può chiedere il rimborso o la revisione delle attività relative al SIEG ([139]). Va ricordato che, oltre a soddisfare le condizioni formali, l'aeroporto ha registrato perdite per tutto il periodo in esame, cosicché non era possibile alcuna sovracompensazione di fatto. Sono pertanto soddisfatte le condizioni riguardanti le sovracompensazioni previste dalla disciplina SIEG del 2012.

11.3.10. *Trasparenza*

(315) Ai sensi del punto 60 della disciplina SIEG del 2012, lo Stato membro interessato deve pubblicare, su internet o in altro modo adeguato, informazioni riguardanti: i risultati della consultazione pubblica o degli altri strumenti adeguati di cui al punto 14 della disciplina stessa, l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, l'impresa e il territorio interessati, gli importi di aiuto concessi all'impresa su base annua.

(316) Sia la delibera regionale dell'ottobre 2014 ([140]) sia le delibere di approvazione del bilancio annuale dell'ATM sono atti del Consiglio di Târgu Mureș e sono disponibili al pubblico sul suo sito web. Gli articoli 1, 2 e 3 della delibera regionale dell'ottobre 2014 definiscono l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, i soggetti coinvolti e l'area geografica interessata. Analogamente, sono disponibili al pubblico le delibere regionali che delineano il bilancio dell'aeroporto per gli anni 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) e 2019 ([146]), in cui sono precisati gli importi di aiuto concessi.

(317) La Commissione ritiene pertanto che gli obblighi di trasparenza previsti dalla disciplina SIEG del 2012 siano soddisfatti.

11.3.11. *Conclusione sulla compatibilità della misura 4*

(318) Per i motivi di cui ai considerando da 286 a 298 della sezione 11.3.4, la Commissione ritiene che l'aiuto concesso all'ATM basato sul conferimento del SIEG del 2014 sia compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

## 12. VALUTAZIONE DELLA MISURA 5 - DIRITTI AEROPORTUALI APPLICATI ALLE COMPAGNIE AEREE OPERANTI NELL'ATM NEL PERIODO DAL 21 MARZO 2013 AL 16 FEBBRAIO 2019

### 12.1. **Esistenza degli aiuti**

(319) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando da 126 a 133, e nei considerando 137, 140, 143, 148 e 149 sono applicabili anche alla valutazione della misura 5.

([138]) Articolo 4, undicesimo comma, della delibera regionale dell'ottobre 2014.
([139]) Articolo 6 della delibera regionale dell'ottobre 2014.
([140]) Disponibile all'indirizzo: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Disponibile all'indirizzo: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Disponibile all'indirizzo: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Disponibile all'indirizzo: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Disponibile all'indirizzo: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Disponibile all'indirizzo: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Disponibile all'indirizzo: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selettività**

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

(321) Secondo una giurisprudenza consolidata, la valutazione della condizione relativa alla selettività impone di verificare se, nell'ambito di un dato regime giuridico, una misura nazionale sia tale da favorire talune imprese o talune produzioni rispetto ad altre le quali, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga. L'esame della selettività impone di definire in via preliminare l'ambito di riferimento nel quale si inserisce la misura in questione ([147]). Una misura è selettiva «solo se, nell'ambito di un dato regime giuridico, essa ha l'effetto di favorire talune imprese rispetto ad altre che appartengano ad altri settori o al medesimo settore e si trovino, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, in una situazione fattuale e giuridica analoga» ([148]). La nozione di «aiuto di Stato» non riguarda le misure statali che stabiliscono una differenziazione tra imprese, qualora tale differenziazione risulti dalla natura o dalla struttura del sistema in cui tali misure si inseriscono ([149]).

(322) Una misura con la quale un'impresa pubblica stabilisce le condizioni di utilizzo dei propri beni o servizi non è necessariamente sempre una misura selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([150]). L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue gli interventi statali secondo le cause o gli obiettivi, bensì li definisce in funzione dei loro effetti e, quindi, indipendentemente dalle tecniche impiegate ([151]).

(323) La delibera regionale del luglio 2012 prevedeva un sistema di tariffe di base per i diritti aeroportuali presso l'ATM (tabella 7), in cui erano inclusi anche sconti sulle tariffe in funzione del numero di atterraggi per un dato periodo di tempo (tabella 8).

(324) I diritti aeroportuali e gli sconti di cui alla delibera regionale del luglio 2012 sono stati proposti, valutati e stabiliti dai dirigenti del gestore aeroportuale dell'ATM e sono stati approvati dal suo consiglio di amministrazione (considerando 73). I diritti e gli sconti sono stati poi approvati dal consiglio distrettuale di Mureș.

(325) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il tariffario dei diritti aeroportuali in questione sia stato elaborato dal gestore dell'ATM nell'esercizio di una competenza autonoma, ed era applicabile solo a tale aeroporto ([152]). Il quadro di riferimento pertinente per valutare se alle compagnie aeree sia stato concesso un vantaggio selettivo, nel senso di essere state favorite rispetto ad altre compagnie aeree che si trovavano in una situazione fattuale e giuridica analoga, era quindi il tariffario aeroportuale, che fissava i diritti e gli sconti applicabili all'ATM, stabilito dalla delibera regionale del luglio 2012.

(326) Il sistema dei diritti aeroportuali era a disposizione di tutte le compagnie aeree che utilizzavano o avrebbero potuto utilizzare l'ATM e che soddisfacevano le condizioni descritte nella delibera regionale del luglio 2012. Tale sistema non sembra quindi essere selettivo né de jure né de facto.

(327) Analogamente, gli sconti erano a disposizione di tutte le compagnie aeree che utilizzavano o avrebbero potuto utilizzare l'ATM e che soddisfacevano le condizioni descritte nella delibera regionale del luglio 2012. Pertanto, gli sconti non appaiono selettivi *de jure*.

(328) La Commissione ha inoltre esaminato se gli sconti previsti dalla delibera regionale del luglio 2012 fossero di fatto selettivi favorendo, da un punto di vista ex ante, talune compagnie aeree che utilizzavano l'ATM a danno di altre compagnie che utilizzavano il medesimo aeroporto.

(329) Le autorità rumene hanno valutato l'impatto del livello dei diritti aeroportuali e degli sconti sulle entrate dell'ATM nel quadro delle previsioni economiche elaborate per il periodo 2011-2015 (cfr. considerando 77).

([147]) Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 21 dicembre 2016, *Commissione/Hansestadt Lübeck*, (sentenza *Lübeck*), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punti da 40 a 67.
([148]) Sentenza *Lübeck*, punto 58.
([149]) Sentenza *Lübeck*, punti da 40 a 67 e giurisprudenza ivi citata.
([150]) Ibidem.
([151]) Ibidem; sentenza del 15 novembre 2011, *Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito*, C-106/09 P e C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punto 87 e giurisprudenza ivi citata.
([152]) Sentenza *Lübeck*, punto 62.

(330) Tale valutazione, effettuata prima dell'adozione della delibera regionale del luglio 2012, teneva conto del fatto che tre compagnie aeree avevano espresso la volontà di operare servizi di linea dall'ATM. La stima del traffico prevista dall'analisi di mercato dei servizi aerei di linea è risultata quindi la seguente:

*Tabella 10*

**Numero previsto di rotazioni per mese nel periodo 2013-2016**

| | Wizz Air | Ryanair | Air Patriot |
|---|---|---|---|
| 2013 | 94 | 20 | 72 |
| 2014 | 132 | 48 | 72 |
| 2015 | 180 | 64 | 72 |
| 2016 | 220 | 100 | 72 |

*Fonte:* autorità rumene

(331) La Commissione osserva che, al momento dell'adozione della delibera regionale del luglio 2012, tutte le compagnie aeree che, stando alle previsioni, avrebbero dovuto utilizzare l'ATM potevano ampiamente beneficiare degli sconti applicati (il vantaggio minimo consisteva in uno sconto del 25 %) e che due delle tre compagnie aeree potevano addirittura beneficiare dello sconto massimo del 45 %. Il fatto che gli sconti siano progressivi in modo lineare, partendo da un livello basso (5 %) per pochi atterraggi (3), garantisce anche che non vi siano effetti soglia sostanziali: la struttura della misura non è tale che i suoi effetti favoriscano in modo significativo un determinato gruppo di imprese. Anche il criterio su cui si basano gli sconti (numero di atterraggi) non può di per sé comportare l'esclusione di alcune compagnie aeree dal beneficio (rispetto ad altri criteri quali le dimensioni degli aeromobili).

(332) La Commissione osserva inoltre che il criterio che consente di ottenere un certo livello di sconto è generale e applicabile erga omnes, in quanto si riferisce solo al numero di rotazioni al mese e non a criteri che potrebbero potenzialmente favorire talune compagnie (ad esempio frequenza sufficiente, misurata raggiungendo un certo numero di passeggeri al mese o con un aeromobile della flotta di dimensioni rilevanti misurate operando voli con aeromobili al di sopra di un determinato peso).

(333) Su tale base, la Commissione ritiene che il sistema dei diritti aeroportuali e gli sconti siano stati applicati in modo non selettivo anche da un punto di vista di fatto.

12.2.1. *Conclusione sulla selettività*

(334) La Commissione ritiene che non vi sia selettività de jure, in quanto la delibera regionale del luglio 2012 non impone alcuna restrizione all'applicazione degli sconti, né in termini di dimensioni degli aeromobili da utilizzare, né in termini di numero minimo di passeggeri.

(335) Inoltre, la misura non è selettiva neppure de facto, in quanto, come spiegato al considerando 331, fino a tre compagnie aeree in totale, ossia tutte le compagnie aeree che avrebbero operato servizi regolari nell'aeroporto negli anni successivi, potevano beneficiare di sconti significativi e il criterio unico per beneficiare di un certo livello di sconto non favoriva alcuna società specifica.

(336) Da quanto precede risulta che la misura 5 non soddisfa la condizione di selettività di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

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

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

(338) La Commissione conclude pertanto che la misura 5 non costituiva aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

1) Il finanziamento pubblico concesso dalla Romania al gestore aeroportuale dell'aeroporto di Târgu Mureș per i periodi 2007-2009, 2011-2014 e 2014-2019 costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

a) Il finanziamento pubblico nel periodo 2007-2009 è stato concesso illegalmente dalla Romania in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. L'aiuto di Stato è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

b) Il finanziamento pubblico concesso nel periodo 2011-2014 sulla base del conferimento del SIEG del 2011 è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ed era esente dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

c) Il finanziamento pubblico accordato nel periodo 2014-2019 sulla base del conferimento del SIEG del 2014 è stato concesso illegalmente dalla Romania in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. L'aiuto è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2) Il finanziamento pubblico attuato dalla Romania per le infrastrutture di assistenza a terra dell'aeroporto di Târgu Mureș nel 2011 costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ed è stato concesso illegalmente dalla Romania in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. L'aiuto è compatibile con il mercato interno, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3) I diritti aeroportuali applicabili nell'aeroporto di Târgu Mureș dal 21 marzo 2013 al 16 febbraio 2019 non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

*Articolo 2*

La Romania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 febbraio 2025

*Per la Commissione*
Teresa RIBERA
*Vicepresidente esecutiva*