2024/3021

9.12.2024

DECISIONE (UE) 2024/3021 DELLA COMMISSIONE

del 9 settembre 2024

relativa alle misure SA.43260 (2018/C) cui la Germania ha dato esecuzione a favore di Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH e Ryanair DAC

[notificata con il numero C(2024) 6468]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

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 delle suddette disposizioni ([1]), e viste tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

(1) Il 3 novembre 2015 Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa» o il «denunciante») ha presentato una denuncia alla Commissione, sostenendo che la Germania aveva dato esecuzione ad alcune misure che costituirebbero un aiuto di Stato attraverso le autorità regionali del *Land* tedesco Renania-Palatinato a favore di Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (di seguito «FFHG»), gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, e di Ryanair DAC («Ryanair») in relazione alle sue attività presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(2) Il 26 ottobre 2018 la Commissione ha informato la Germania della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in relazione a determinate misure ([2]) (la «decisione di avvio»). La Germania ha presentato osservazioni sulla decisione di avvio con lettera del 5 febbraio 2019.

(3) Con la pubblicazione di tale decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 13 settembre 2019, la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le rispettive osservazioni.

(4) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalle parti interessate, vale a dire da Lufthansa il 3 luglio 2019, da Ryanair il 25 ottobre 2019 e da FFHG il 31 ottobre 2019.

(5) Con lettere del 15 novembre 2021, del 15 dicembre 2021 e del 28 marzo 2024, la Germania ha trasmesso alla Commissione alcuni complementi d'informazione. Tra il 2019 e il 2023 Lufthansa ha fornito ulteriori informazioni scritte.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. Beneficiari delle misure

(6) I beneficiari delle misure sono FFHG e Ryanair.

([1]) GU C 310 del 13.9.2019, pag. 5.
([2]) Decisione della Commissione, del 26 ottobre 2018, sul caso SA.43260 (2015/FC) — Germania — Presunti aiuti a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn e di Ryanair (GU C 310 del 13.9.2019, pag. 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Come descritto nella decisione di avvio (considerando 13 e 14), l'aeroporto di Francoforte-Hahn è situato nel *Land* tedesco Renania-Palatinato, circa 120 km a ovest della città di Francoforte sul Meno. Era una base militare statunitense fino al 1992 ed è stato successivamente trasformato in aeroporto civile per il trasporto sia di passeggeri che di merci. L'aeroporto di Francoforte-Hahn è titolare di una licenza di esercizio che gli consente di operare 24 ore al giorno sette giorni su sette.

(8) L'aeroporto di Francoforte-Hahn è gestito da FFHG. FFHG è stata costituita nel 2001. Inizialmente Flughafen Frankfurt/Main GmbH («Fraport») deteneva la maggioranza delle azioni di FFHG, con il *Land* Renania-Palatinato come azionista di minoranza. Nel gennaio 2005 anche il *Land* Assia è diventato azionista di minoranza.

(9) Dal gennaio 2005 al 31 dicembre 2008 gli azionisti di FFHG erano quindi Fraport (partecipazione del 65 %), il *Land* Renania-Palatinato (17,5 %) e il *Land* Assia (17,5 %).

(10) Con effetto dal 1º gennaio 2009, il *Land* Renania-Palatinato ha rilevato FFHG acquisendo da Fraport la partecipazione di controllo del 65 %. In seguito a tale acquisizione, i due azionisti rimanenti di FFHG erano il *Land* Renania-Palatinato (82,5 %) e il *Land* Assia (17,5 %).

(11) Il 1º marzo 2017 il *Land* Renania-Palatinato ha firmato un accordo di acquisto di azioni, concluso il 9 agosto 2017, con il quale ha venduto la sua partecipazione dell'82,5 % in FFHG a HNA Airport Group GmbH, una società del gruppo cinese HNA attivo a livello mondiale («gruppo HNA»). Il restante 17,5 % di FFHG è ancora detenuto dal *Land* Assia.

(12) FFHG ha presentato istanza di fallimento nell'ottobre 2021.

(13) Come spiegato nella decisione di avvio (considerando da 15 a 17), il traffico passeggeri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn è costituito principalmente da voli low-cost. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, la principale compagnia aerea che opera dall'aeroporto di Francoforte-Hahn è Ryanair.

(14) Tra il 1998 e il 2007 il numero di passeggeri presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn è aumentato da circa 39 000 a circa 4 milioni di passeggeri all'anno. Tra il 2007 e il 2019 il traffico passeggeri è gradualmente diminuito a circa 1,5 milioni di passeggeri all'anno.

(15) Oltre ai voli passeggeri, sono effettuati voli cargo da e verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Nel 2019 sono state trasportate circa 171 000 tonnellate di merci per via aerea attraverso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Nel 2011, anno in cui è stato raggiunto il picco, sono state trasportate circa 286 000 tonnellate.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Ryanair è una compagnia aerea irlandese low-cost fondata nel 1984. Nel 2019 Ryanair ha trasportato circa 142 milioni di passeggeri e ha servito oltre 200 aeroporti.

2.2. **Le misure contestate**

2.2.1. *Misure relative a FFHG*

2.2.1.1. La garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG

(17) Secondo la Germania, nel 2013 Haitec AG («Haitec») ([3]), una società di manutenzione di aeromobili fondata nel 2008, ha deciso di stabilirsi nell'aeroporto di Francoforte-Hahn per fornire servizi di manutenzione di aeromobili su base più permanente e in particolare per estendere la sua offerta presso l'aeroporto alla manutenzione di aeromobili più grandi. A tal fine, il 20 dicembre 2013 Haitec ha acquistato terreni da FFHG per circa 7,7 milioni di EUR con l'obiettivo di costruire un hangar di manutenzione più grande su tale terreno. La costruzione dell'hangar è stata ultimata nell'autunno del 2016 a fronte di un investimento da parte di Haitec di circa 40 milioni di EUR, un importo notevolmente superiore a quello inizialmente previsto.

([3]) Ora HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) Nell'ultima fase delle trattative relative al contratto di vendita dei terreni tra FFHG e Haitec, quest'ultima ha chiesto di includere nel contratto un diritto di recesso che doveva essere coperto da una garanzia del *Land* Renania-Palatinato.

(19) In base a tale diritto di recesso, Haitec può recedere dal contratto di vendita entro un periodo di circa 15 anni (fino al 31 dicembre 2028) se si verifica una delle tre circostanze seguenti:

a) se FFHG o i suoi successori legali perdono la licenza di esercizio dell'aeroporto di Francoforte-Hahn;

b) se l'esercizio dell'aeroporto di Francoforte-Hahn cessa completamente;

c) se FFHG diventa insolvente e l'esercizio dell'aeroporto non viene portato avanti da un altro operatore.

(20) Haitec, nel caso in cui eserciti il diritto di recesso, deve restituire i terreni a FFHG e ha il diritto di ricevere l'80 % del prezzo di acquisto per un importo di 6,2 milioni di EUR. Poiché in una delle tre circostanze che danno luogo al recesso di cui al considerando 19 FFHG non sarebbe molto probabilmente in grado di rimborsare 6,2 milioni di EUR a Haitec, quest'ultima ha chiesto una garanzia per il pagamento del suo credito. Il 20 febbraio 2014 Haitec ha pertanto ricevuto una garanzia (*Bürgschaftserklärung*) dal *Land* Renania-Palatinato, in cui quest'ultimo si impegna a versare 6,2 milioni di EUR a Haitec in caso di recesso dal contratto di vendita dei terreni nelle circostanze elencate al considerando 19.

(21) Le autorità tedesche hanno spiegato che per la concessione di tale garanzia FFHG versa al *Land* Renania-Palatinato un premio annuo del 2,56 % sull'importo della garanzia di 6,2 milioni di EUR. Il premio di garanzia è stato stabilito da [la società di consulenza]. [La società di consulenza] ha utilizzato lo strumento RiskCalc di Moody's e ha stimato il rating individuale di FFHG a [...] per un anno e [...] per cinque anni sulla base del bilancio sottoposto a revisione contabile dell'aeroporto per il 2012. Su tale base, [la società di consulenza] ha stimato un intervallo di premi di garanzia annui conformi al mercato compreso tra l'1,51 % e il 2,56 %. FFHG e il *Land* Renania-Palatinato hanno considerato il valore più alto dell'intervallo stimato e hanno concordato un premio di garanzia annuo del 2,56 % (circa 158 000 EUR). Le disposizioni di garanzia non prevedono adeguamenti del premio di garanzia.

2.2.1.2. La «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno

(22) Nel novembre 2014 FFHG ha ricevuto [10-25] milioni di EUR per un'operazione immobiliare con la quale ha venduto al *Land* Renania-Palatinato due lotti di terreno, il lotto «campus» e il lotto «residenziale» (il «contratto di vendita del 2014»). FFHG ha mantenuto il diritto di recesso dal contratto di vendita del 2014 per quanto riguarda il lotto «residenziale». Il contratto di vendita del 2014 prevedeva che il prezzo di vendita in caso di esercizio del diritto di recesso dovesse basarsi su una nuova perizia. Nell'ambito di tale operazione immobiliare, il *Land* Renania-Palatinato ha creato 29 nuovi posti di lavoro presso la Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), occupati principalmente (ma non esclusivamente) da dipendenti provenienti da FFHG. Nella decisione di avvio la Commissione ha concluso che per il contratto di vendita del 2014 era stato applicato il valore di mercato. Tale conclusione si basava su una perizia del comitato di esperti per i valori immobiliari per l'area di Osteifel-Hunsrück commissionata dal *Land* Renania-Palatinato e integrata da una relazione della direzione per le strutture e le approvazioni del Nord (la «SGD Nord»).

(23) Nel 2015 FFHG ha indetto una procedura di gara pubblica per la vendita del lotto di terreno «residenziale». ADC Airport Harbour Investment GmbH («ADC») ha presentato un'offerta di 1,25 milioni di EUR.

(24) Successivamente il *Land* Renania-Palatinato ha avviato la procedura di privatizzazione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn. L'aggiudicatario, Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. («SYT»), ha presentato un'offerta comprendente i lotti di terreno «campus» e «residenziale». Il *Land* Renania-Palatinato ha utilizzato l'offerta di ADC come indicazione per il prezzo di mercato del lotto «residenziale» e ha fissato il prezzo di tale lotto nel contratto di privatizzazione con SYT a 1,25 milioni di EUR. Il contratto di privatizzazione con SYT è stato concluso il 2 giugno 2016. Per consentire al *Land* Renania-Palatinato di trasferire congiuntamente a SYT, nell'ambito della privatizzazione, i lotti di terreno «campus» e «residenziale», era stato previsto che FFHG avrebbe rinunciato al diritto di recesso dal contratto di vendita del 2014 con il *Land* Renania-Palatinato. Tuttavia il 10 giugno 2016 SYT non ha pagato il prezzo del contratto di privatizzazione e il 6 luglio 2016 il *Land* Renania-Palatinato ha quindi esercitato il suo diritto di annullare la vendita a SYT.

(25) Il 6 giugno 2016 FFHG ha esercitato il diritto di recesso dal contratto di vendita del 2014. L'esercizio del diritto di recesso è stato certificato con atto notarile il 6 luglio 2016. FFHG non ha versato alcuna compensazione alla Renania-Palatinato per l'esercizio del diritto di recesso per quanto riguarda il lotto «residenziale». La Germania spiega che ciò è dovuto al fatto che la perizia del comitato di esperti per i valori immobiliari per l'area di Osteifel-Hunsrück del 2014, integrata da una relazione della SGD Nord, aveva concluso, ai fini del contratto di vendita del 2014, che i costi per l'abbattimento degli edifici sul lotto «residenziale» (ex caserma dell'esercito) e il successivo ripristino del terreno sarebbero stati più elevati del valore del terreno, una volta che tali lavori fossero stati eseguiti. La perizia escludeva la possibilità di un valore di mercato negativo e fissava pertanto il valore di mercato del lotto «residenziale» a 0 EUR. FFHG ha venduto il lotto «residenziale» per 1,25 milioni di EUR ad ADC con contratto del 6 luglio 2016. Tale contratto aveva tre parti contraenti, ADC, FFHG e il *Land* Renania-Palatinato, in quanto comprendeva non solo la vendita del lotto «residenziale» da parte di FFHG ad ADC, ma anche la vendita del lotto «campus» da parte del *Land* Renania-Palatinato ad ADC.

(26) Nella decisione di avvio la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che l'esercizio del diritto di recesso per quanto riguarda il lotto «residenziale» da parte di FFHG nei confronti del *Land* Renania-Palatinato, senza il pagamento di alcuna compensazione, fosse avvenuto al valore di mercato (si vedano i considerando da 184 a 189 della decisione di avvio), in quanto la Germania non aveva fornito una valutazione del valore del terreno al momento dell'esercizio del diritto di recesso, nonostante il fatto che il contratto di vendita del 2014 prevedesse che il prezzo di vendita in caso di esercizio del diritto di recesso dovesse basarsi su una nuova perizia.

2.2.2. *Misure relative a Ryanair*

2.2.2.1. Sostegno al marketing a favore di Ryanair

Il contratto di marketing del 2005

(27) Il 4 novembre 2005 il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair hanno concluso un contratto di marketing (il «contratto di marketing del 2005»), valido fino alla fine del 2016. Il contratto è stato concluso solo dal *Land*, indipendentemente da FFHG che non era parte del contratto di marketing. Al momento della conclusione del contratto di marketing, il *Land* deteneva solo il 17,5 % di FFHG, mentre il 65 % delle quote era detenuto da Fraport, che non è controllata dal *Land* Renania-Palatinato.

(28) È stato convenuto che il finanziamento fornito dal *Land* a Ryanair attraverso il contratto di marketing del 2005 sarebbe stato utilizzato per attività di commercializzazione e di vendita svolte da Ryanair a vantaggio del marketing turistico congiunto del *Land* Renania-Palatinato e di Ryanair (considerando 90 della decisione di avvio). I pagamenti dovevano essere effettuati a Ryanair sulla base delle corrispondenti fatture per attività promozionali a favore delle località turistiche del *Land* Renania-Palatinato. Per realizzare tali attività di commercializzazione, Ryanair ha elaborato un «piano di marketing».

(29) In base al contratto di marketing del 2005, il *Land* ha acquistato da Ryanair i) collegamenti sul sito web di Ryanair alle offerte turistiche nel *Land* Renania-Palatinato (articolo 1 del contratto di marketing); ii) due pagine della rivista di bordo di Ryanair (articolo 2 del contratto di marketing); e iii) una campagna stampa a beneficio dell'industria turistica del *Land* (articolo 3 del contratto di marketing). Per quanto riguarda quest'ultima, il contratto specifica per quale importo Ryanair deve acquistare spazi pubblicitari da terzi per gli anni dal 2006 al 2010 (da 160 000 EUR nel 2006 a [400 000-500 000] EUR nel 2009 e nel 2010).

(30) Il contratto di marketing del 2005 prevede inoltre che il *Land* Renania-Palatinato effettui i pagamenti a Ryanair e che tali pagamenti, a norma dell'articolo 7 del contratto, siano inferiori di almeno il 50 % rispetto ai prezzi praticati da Ryanair ad altri clienti di servizi di marketing online. Inoltre l'articolo 9 del contratto di marketing prevede che Ryanair si impegni a basare presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn un certo numero di aeromobili ([4]), variabile nel corso degli anni coperti dal contratto (come specificato nell'allegato del contratto), in quanto le azioni di marketing

([4]) Basare un aeromobile in un aeroporto significa che l'aeromobile staziona abitualmente in tale aeroporto durante la notte. Ciò implica che l'aeromobile sia utilizzato per operare diversi voli da tale aeroporto.

definite nel contratto possono essere efficaci solo trasportando un maggior numero di turisti in arrivo nella regione. Se Ryanair non basa il numero concordato di aeromobili presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn, il *Land* Renania-Palatinato ha il diritto di risolvere immediatamente il contratto di marketing.

(31) La tabella che segue illustra i pagamenti annuali che il *Land* deve effettuare a favore di Ryanair a norma del contratto di marketing del 2005, nonché il numero di aeromobili che Ryanair si impegna a basare ogni anno presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn:

Tabella 1

Contratto di marketing del 2005 — pagamenti dovuti dal *Land* Renania-Palatinato e numero di aeromobili di Ryanair che devono essere basati presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

Anno	Numero di aeromobili da stazionare presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn	Pagamento da parte del *Land* Renania-Palatinato a Ryanair (EUR)
2006	8	[0-2 milioni]
2007	10	[0-2 milioni]
2008	12	[0-2 milioni]
2009	14	[0-2 milioni]
2010	16	[0-2 milioni]
2011	17	[0-2 milioni]
2012	18	[0-2 milioni]
2013	18	[0-2 milioni]
2014	18	[0-2 milioni]
2015	18	[0-2 milioni]
2016	18	[0-2 milioni]

(32) Oltre a una panoramica dei prezzi praticati da vari siti web per le campagne pubblicitarie, la Germania non ha fornito alcuna valutazione ex ante dettagliata del contratto di marketing del 2005 concluso dal *Land* che dimostrerebbe la conformità del contratto al mercato.

Il contratto di marketing del 2017

(33) Il 20 ottobre 2017, dopo la vendita delle sue azioni in FFHG al gruppo HNA ([5]) nel marzo 2017, il *Land* Renania-Palatinato ha concluso con Ryanair un nuovo contratto di marketing (denominato «contratto per campagne collaborative», di seguito il «contratto di marketing del 2017»). Tale contratto è entrato in vigore il 1º ottobre 2017 ed è stato concluso per una durata massima di cinque anni. A seconda dei propri vincoli di bilancio, il *Land* aveva il diritto di risolvere il contratto con effetto non prima del 31 dicembre 2018.

(34) Il nuovo contratto prevedeva pagamenti annuali relativi al marketing, da parte del *Land* a favore di Ryanair, in linea di principio per un importo di 1,2 milioni di EUR all'anno. Per il periodo compreso tra il 1º ottobre e il 31 dicembre 2017 il pagamento proporzionale era fissato a 350 000 EUR; per il 2018 era previsto un importo supplementare massimo di 200 000 EUR (per un totale di 1,4 milioni di EUR per il 2018) nel caso in cui fosse stato effettuato un corrispondente trasferimento di fondi inutilizzati previsto per il 2017 conformemente alle norme di bilancio applicabili del *Land*.

(35) Le parti hanno convenuto di definire una campagna di marketing dettagliata e il suo valore su base annua. Il pagamento annuale non sarebbe stato superiore a 1,2 milioni di EUR.

([5]) Il gruppo HNA era un conglomerato cinese, attivo principalmente nel settore dell'aviazione e del turismo.

(36) Per la durata del contratto, Ryanair si è impegnata a trasportare verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn almeno [100 000-200 000] passeggeri all'anno che avrebbero soggiornato almeno una notte nel *Land* Renania-Palatinato («turisti aerei»). Se fosse stato raggiunto un numero di turisti aerei inferiore a [100 000-200 000], non sarebbe stato dovuto alcun pagamento. Se invece i turisti aerei fossero stati più di [100 000-200 000] ma meno di [100 000-200 000], sarebbe stato dovuto solo il [...] % di 1,2 milioni di EUR.

(37) Inoltre il piano della campagna 2018 prevedeva misure per la sensibilizzazione sulla destinazione Renania-Palatinato attraverso i social media, la banca dati per la gestione delle relazioni con la clientela di Ryanair e i siti web, nonché la pubblicità mirata. Era altresì prevista una campagna di marketing globale per un valore di [0-1,2 milioni di] EUR che utilizzasse sia i canali mediatici tradizionali sia i media digitali altamente mirati.

(38) La Germania sostiene che il contratto di marketing del 2017 è stato concluso dopo la privatizzazione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn e che le parti del contratto hanno agito in qualità di operatori in un'economia di mercato, nel rispetto delle condizioni di mercato per la conclusione di un tale contratto di marketing. Secondo la Germania, la decisione del *Land* Renania-Palatinato di concludere il contratto di marketing con Ryanair si basava su uno studio comparativo condotto da un esperto indipendente, che ha permesso a Ryanair di offrire il miglior rapporto qualità/prezzo per quanto riguarda i servizi di marketing che il *Land* stava cercando. Oltre allo studio comparativo, la Germania non ha fornito alcuna valutazione ex ante dettagliata del contratto di marketing concluso dal *Land* che dimostrerebbe il rispetto del comportamento commerciale e del principio dell'operatore in un'economia di mercato.

2.2.2.2. I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair

(39) FFHG e Ryanair hanno concluso una serie di contratti che disciplinano le condizioni finanziarie in base alle quali Ryanair opera presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Nella decisione (UE) 2016/788 della Commissione [6] («decisione Hahn I»), la Commissione ha concluso che i contratti di servizi aeroportuali tra FFHG e Ryanair del 2002 («contratto di servizi aeroportuali del 2002») e del 2005 («contratto di servizi aeroportuali del 2005») erano conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato e pertanto non costituivano aiuti di Stato. Il contratto di servizi aeroportuali del 2002 era inizialmente destinato ad applicarsi fino al 13 febbraio 2017, con un'opzione di proroga fino al 13 febbraio 2022, mentre il contratto di servizi aeroportuali del 2005 era inizialmente applicabile fino al 2027.

(40) Tuttavia il 27 marzo 2013 è stato concluso tra FFHG e Ryanair un accordo accessorio (l'«accordo accessorio del 2013» o il «contratto di servizi aeroportuali del 2013») per una durata di tre anni (dal 2013 al 2016). Secondo la sua stessa formulazione, l'accordo accessorio del 2013 «riassume e sostituisce tutti gli accordi precedentemente conclusi in merito all'esercizio di aeromobili passeggeri da e verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn». La Germania non ha presentato una valutazione dell'accordo accessorio del 2013 in base al principio dell'operatore in un'economia di mercato. L'accordo accessorio del 2013 è un accordo accessorio al contratto sui servizi di assistenza a terra applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Non si discosta dal tariffario dei diritti aeroportuali e ne conferma piuttosto l'applicabilità. Adegua le norme in materia di assistenza a terra applicabili a Ryanair agli sviluppi generali nel settore dell'aviazione.

(41) L'8 marzo 2015, mediante un'annotazione al contratto sui servizi di assistenza a terra allegato all'accordo accessorio del 2013 (l'«annotazione del 2015» o il «contratto di servizi aeroportuali del 2015»), l'accordo accessorio del 2013 è stato modificato in merito ai punti seguenti: a) proroga dell'accordo accessorio del 2013 fino al 31 marzo 2017, b) fornitura a Ryanair di un veicolo con rampa/furgone per manutenzione e c) messa a disposizione di Ryanair di uffici amministrativi e spazi di deposito per i pezzi di ricambio. La Germania ha chiarito che il sostegno al marketing di circa 100 000 EUR per ogni nuova rotta aperta da/verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn di cui al considerando 109 della decisione di avvio era già incluso nel contratto del 2002 con Ryanair. La Germania ha informato la Commissione che, in ogni caso, durante l'applicazione dell'annotazione del 2015 non è stato concesso alcun sostegno al marketing per una nuova rotta.

[6] Decisione (UE) 2016/788 della Commissione, del 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante le modalità di finanziamento dell'aeroporto di Francoforte-Hahn poste in essere dal 2009 al 2011 (GU L 134 del 24.5.2016, pag. 1).

(42) L'8-9 settembre 2016 FFHG e Ryanair hanno concluso un nuovo contratto quinquennale, applicabile dal 1º aprile 2017 al 31 marzo 2022. Tale contratto assume la forma di un accordo accessorio all'accordo accessorio del 2013 (l'«accordo accessorio n. 2 del 2016» o il «contratto di servizi aeroportuali del 2016»). L'accordo accessorio n. 2 del 2016, che stabilisce principalmente quale importo dei diritti aeroportuali è applicabile in quali circostanze, apporta alcune modifiche all'accordo accessorio del 2013 e sostituisce l'annotazione del 2015.

(43) Secondo la Germania, l'accordo accessorio n. 2 del 2016 modifica l'accordo accessorio del 2013 e l'annotazione del 2015 solo in merito a due punti:

a) il diritto aeroportuale di [...] EUR per passeggero ai sensi dell'accordo accessorio n. 2 del 2016 si applica a condizione che Ryanair trasporti almeno [...] passeggeri all'anno, mentre in precedenza si applicava a partire da [...] passeggeri all'anno;

b) introduce un nuovo sistema di sostegno al marketing, in base al quale non si applicano diritti aeroportuali ai passeggeri al di sopra del numero di passeggeri in partenza dell'anno precedente.

2.2.2.3. Sostegno alla formazione a favore di Ryanair

(44) Sulla base delle relazioni annuali di Hahn Campus Management GmbH («HCM»), una controllata al 100 % di FFHG, il denunciante sostiene che nel periodo 2001-2002 HCM ha ricevuto dalle autorità del *Land* Renania-Palatinato un aiuto pari a circa 1,685 milioni di EUR per la formazione di persone disoccupate o a rischio di disoccupazione. Inoltre HCM ha incaricato una società denominata a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung («a und o Gettmann») di gestire la procedura amministrativa, in particolare raccogliendo le prove che i pagamenti sono stati utilizzati per dare effettivamente corso alla formazione (*Verwendungsnachweise*).

(45) Secondo il denunciante, Ryanair ha fornito servizi di formazione ad HCM nell'ambito di un programma di addestramento per assistenti di volo e piloti ed è stata remunerata per tali servizi. In tale contesto, il denunciante menziona un importo di 4 milioni di EUR. Il denunciante cita inoltre un articolo di stampa in cui un esperto stima che circa l'80-90 % dei piloti e degli assistenti di volo addestrati attraverso il programma HCM è stato alla fine assunto da Ryanair. Il denunciante afferma che era noto che i dipendenti di Ryanair dovevano finanziare autonomamente la loro qualificazione e che Ryanair non sosteneva i costi di formazione del proprio personale (piloti e equipaggio di cabina). Il denunciante cita a tale riguardo una dichiarazione apparsa sul sito web di Ryanair nel 2003, relativa all'addestramento dell'equipaggio di cabina.

2.2.2.4. Finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione a beneficio di Ryanair

(46) Il denunciante sostiene che nel 2010 FFHG ha costruito un centro di addestramento del valore di 9 milioni di EUR per Ryanair. Secondo il denunciante, il centro di addestramento dispone di un massimo di 16 sale di formazione e 70 camere ed è utilizzato da Ryanair per addestrare piloti e membri dell'equipaggio dall'agosto 2010.

(47) Inoltre il denunciante afferma che nel 2010 FFHG ha costruito un hangar di manutenzione da dare in locazione a Ryanair, sebbene il contratto di locazione non coprisse i costi sostenuti da FFHG. Secondo il denunciante, l'hangar di manutenzione è progettato per due aeromobili Boeing 737-800, ossia il tipo di aeromobile utilizzato da Ryanair. A suo parere, l'hangar di manutenzione è stato costruito specificamente su richiesta di Ryanair. A tale riguardo il denunciante fa riferimento ad articoli di stampa che dimostrano che Ryanair aveva intavolato trattative con diversi aeroporti per la costruzione di tali strutture.

(48) Il denunciante sostiene che, per costruire tale hangar, FFHG ha pubblicato un bando di gara per un contratto di concessione del valore massimo di 8 milioni di EUR. Tuttavia il contratto di concessione che FFHG ha infine concluso con un'impresa edile per la costruzione dell'hangar di manutenzione aveva un volume di 17,46 milioni di EUR. L'impresa edile ha successivamente dato in locazione l'hangar di manutenzione a FFHG per 30 anni. Il denunciante afferma che FFHG ha acquisito la proprietà economica dell'hangar di manutenzione nel 2011 per 12,1 milioni di EUR e, a sua volta, l'ha subaffittato a Ryanair fino al 2027, a un prezzo inferiore ai costi di circa 8,3 milioni di EUR in totale.

(49) Il denunciante ritiene che la «concessione» non fosse un'autentica concessione, in quanto l'impresa edile non gestiva l'hangar per coprire i propri costi d'investimento mediante i canoni pagati da utenti terzi. L'impresa edile si è invece limitata a darlo in locazione a FFHG per 30 anni per coprire i costi d'investimento. Pertanto FFHG ha di fatto sostenuto il rischio finanziario della costruzione dell'hangar di manutenzione. Inoltre, poiché FFHG ha acquisito la proprietà economica dell'hangar di manutenzione nel 2011 per circa 12,1 milioni di EUR e Ryanair doveva solo pagare un canone di locazione di circa 8,3 milioni di EUR fino al 2027, l'affitto non copriva i costi sostenuti e rappresenta quindi un vantaggio per Ryanair.

2.3. **Descrizione delle ragioni che hanno condotto all'avvio della procedura**

(50) La decisione di avvio solleva la questione se le misure elencate di seguito comportino aiuti di Stato e possano essere considerate compatibili con il mercato interno:

a) per quanto riguarda le misure di potenziale aiuto a favore di FFHG:

1) la garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG in relazione alla vendita di terreni alla società di manutenzione di aeromobili Haitec, e

2) la «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno;

b) per quanto riguarda le misure di potenziale aiuto a favore di Ryanair:

1) l'aiuto alla formazione a favore di Ryanair;

2) il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione;

3) i contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair; e

4) i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair.

2.3.1. *La garanzia concessa dal Land Renania-Palatinato a FFHG in relazione alla vendita di terreni alla società di manutenzione di aeromobili Haitec*

(51) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che il premio di garanzia del 2,56 % costituisca un aiuto di Stato a favore di FFHG, in quanto non sembrava riflettere un prezzo orientato al mercato e pertanto non appariva conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato. La Commissione ha ritenuto che [la società di consulenza] abbia probabilmente sottostimato il parametro di riferimento di mercato ([7]).

2.3.2. *La «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno*

(52) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che le condizioni alle quali FFHG ha esercitato il suo diritto di recesso per quanto riguarda il lotto «residenziale» nel 2016 non fossero conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato. L'esercizio del diritto di recesso, senza alcuna compensazione a favore del *Land* Renania-Palatinato e con la vendita del lotto «residenziale» ad ADC per 1,25 milioni di EUR un mese dopo il recesso, indica in via preliminare un vantaggio economico ([8]).

(53) In assenza di ulteriori informazioni da parte della Germania, la Commissione ha espresso dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno conformemente ai criteri di cui alla sezione 5.1.2 degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree del 2014 (gli «orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione») ([9]) ([10]).

2.3.3. *L'aiuto alla formazione a favore di Ryanair*

(54) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che l'aiuto alla formazione costituisca un aiuto di Stato a favore di Ryanair, incompatibile con il mercato interno.

(55) Le osservazioni preliminari della Commissione comprendevano quanto segue:

a) il fatto che siano stati concessi fondi pubblici allo scopo di contrastare la disoccupazione non rende l'attività di formazione in questione priva di carattere economico;

([7]) Decisione di avvio del procedimento, considerando 158.
([8]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 186 a 188.
([9]) Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).
([10]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 326 a 330.

b) HCM sembra essere un mero intermediario tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair per il trasferimento a Ryanair delle sovvenzioni da parte del ministero del Lavoro, degli affari sociali, della famiglia e della sanità del *Land*;

c) non è chiaro se Ryanair sia stata pagata due volte per la prestazione dei servizi di formazione, come sostenuto dal denunciante, ossia una volta dagli studenti e una volta dal *Land* Renania-Palatinato, o se i presunti pagamenti debbano essere qualificati come compensazione per costi di formazione che Ryanair avrebbe normalmente sostenuto da sola, in un contesto in cui Ryanair sembra aver assunto la maggior parte delle persone che hanno seguito i corsi di formazione in questione;

d) in assenza di ulteriori informazioni da parte della Germania, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la misura in questione potesse essere considerata un aiuto alla formazione ai sensi dell'articolo 31 del regolamento generale di esenzione per categoria ([11]) ([12]).

2.3.4. *Finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione*

(56) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione costituisca un aiuto di Stato a favore di Ryanair. La Commissione ha concluso in via preliminare che il finanziamento in questione abbia conferito un vantaggio economico a Ryanair, dato che l'analisi della redditività presentata dalla Germania sollevava diversi dubbi ([13]).

2.3.5. *I contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il Land Renania-Palatinato e Ryanair*

(57) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che entrambi i contratti di marketing costituiscano un aiuto di Stato a favore di Ryanair e siano incompatibili con il mercato interno. La Commissione dubitava che i contratti di marketing fossero compatibili con il principio dell'operatore in un'economia di mercato. In particolare nutriva dubbi sul fatto che il *Land* Renania-Palatinato potesse trarre da tali contratti un qualsiasi elemento di profitto che un ipotetico operatore privato prenderebbe in considerazione nel valutare l'opportunità di concludere siffatti contratti ([14]).

(58) Inoltre la Commissione temeva che l'obiettivo principale dei contratti non fosse l'acquisto di servizi di marketing al fine di promuovere il territorio della Renania-Palatinato, bensì il sostegno finanziario alle operazioni di trasporto aereo di Ryanair da e verso Francoforte-Hahn, al fine di migliorare il traffico aereo in tale aeroporto.

2.3.6. *I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair*

(59) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che il *Land* Renania-Palatinato, azionista di maggioranza di FFHG, fosse coinvolto nella decisione di FFHG di concludere contratti e dubitava che un operatore in un'economia di mercato che agisca in base a considerazioni di redditività nella stessa situazione di FFHG avrebbe concluso l'accordo accessorio del 2013, l'annotazione del 2015 e l'accordo accessorio n. 2 del 2016 ([15]).

(60) Per quanto riguarda l'accordo accessorio n. 2 del 2016, la Commissione dubitava che soddisfacesse il principio dell'operatore in un'economia di mercato, in particolare perché gli assunti su cui si basa lo studio di PwC, cui fa riferimento la Germania per dimostrare il comportamento conforme al mercato da parte del *Land*, sembravano troppo ottimistici ([16]).

([11]) 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).
([12]) Decisione di avvio del procedimento, considerando 230.
([13]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 264 a 267.
([14]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 233 a 252.
([15]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 277 a 291.
([16]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 287 a 290.

3. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

3.1. Osservazioni del denunciante

3.1.1. *Sulle misure relative a FFHG*

3.1.1.1. La garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG

(61) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Lufthansa sostiene che la Commissione ha erroneamente ritenuto che si applichi il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(62) In primo luogo, Lufthansa sostiene che il *Land* non ha agito come un investitore privato, dal momento che nessun operatore privato emetterebbe una siffatta garanzia nella situazione specifica. La garanzia di pagamento si attiverebbe in caso di cessazione delle attività presso l'aeroporto prima del 2024. Lufthansa sottolinea questo rischio in quanto Ryanair non aveva alcun obbligo contrattuale di operare presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn e poteva lasciare l'aeroporto da un giorno all'altro, come aveva già minacciato di fare nel 2008.

(63) In subordine Lufthansa sostiene che, quand'anche si applicasse il principio dell'operatore in un'economia di mercato, il premio pagato da FFHG era troppo basso e pertanto sarebbe stato conferito un vantaggio a FFHG.

(64) Lufthansa contesta l'approccio seguito dalla Germania e dalla Commissione nella decisione di avvio per valutare il livello del premio. In particolare Lufthansa contesta la considerazione della Commissione secondo cui il tasso minimo conforme al mercato sarebbe del 3,10 %. Tale considerazione si basava sul trattamento di FFHG come «mutuatario», mentre nel caso di specie la garanzia coprirebbe una penalità a favore di Haitec piuttosto che il rimborso di un prestito. Occorre pertanto utilizzare come indicazione la comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (la «comunicazione sui tassi di riferimento») ([17]). Il premio minimo ammonterebbe quindi al 7,98 %.

3.1.1.2. La «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno

(65) Lufthansa sostiene che le perizie citate nella decisione di avvio in merito alla vendita di terreni sono state elaborate da enti pubblici. A suo parere, questi ultimi non si qualificano come esperti indipendenti. Tuttavia tale osservazione si riferisce al prezzo di vendita iniziale che figura nel contratto di vendita del 2014 e non riguarda i dubbi sollevati in merito all'esercizio da parte di FFHG del diritto di recesso dalla vendita del lotto di terreno «residenziale» nel contesto della vendita di quest'ultimo ad ADC un mese più tardi. Lufthansa concorda con tali dubbi e sostiene che la vendita ha conferito un vantaggio a FFHG.

3.1.2. *Sulle misure relative a Ryanair*

3.1.2.1. I contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair

(66) Il denunciante sostiene che è insolito che un'autorità pubblica concluda un tale contratto. L'unico precedente riguardava l'aeroporto di Zweibrücken, dove l'aiuto è stato di fatto dichiarato illegale e incompatibile.

(67) Il denunciante osserva che il contratto di marketing riguarda solo l'aeroporto di Francoforte-Hahn e non l'intero *Land* Renania-Palatinato.

(68) Secondo Lufthansa, occorre inoltre rilevare che, almeno per il 2008, il *Land* Renania-Palatinato ha pagato due volte a Ryanair i collegamenti internet: una volta nell'ambito del contratto Zweibrücken e una volta nell'ambito del contratto di marketing del 2005 in esame nel caso di specie.

(69) Il denunciante contesta inoltre che Ryanair abbia realmente realizzato una campagna stampa a vantaggio dell'industria turistica del *Land*. La strategia per il turismo del 2015, rivolta ai visitatori stranieri, non dovrebbe essere presa in considerazione in sede di valutazione del contratto di marketing del 2005.

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

(70) Il denunciante contesta altresì che sia stato raggiunto il numero convenuto di aeromobili da stazionare presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn e sostiene che il *Land* Renania-Palatinato non ha risolto il contratto nonostante questa presunta violazione dello stesso.

(71) Inoltre il denunciante suggerisce che tra il 30 % e il 50 % del bilancio di marketing del *Land* Renania-Palatinato sia stato speso a favore di Ryanair. Tale scelta costituisce una discriminazione a favore di Ryanair, soprattutto se si considera che Ryanair ha ricevuto anche sostegno al marketing nell'ambito dei contratti di servizi aeroportuali del 2005, 2015 e 2016, nonché sostegno al marketing da parte di altri aeroporti.

3.1.2.2. I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair

(72) Il denunciante ritiene che i contratti di servizi aeroportuali siano imputabili allo Stato, in quanto il *Land* Renania-Palatinato, nella sua qualità di azionista di maggioranza di FFHG e membro del consiglio di vigilanza, è stato probabilmente coinvolto nella firma degli stessi.

(73) Inoltre un investitore privato in una situazione analoga avrebbe preso in considerazione il principale risultato economico, ossia il disavanzo significativo, e si sarebbe astenuto dal rinnovare il contratto. Conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa C-300/16 ([18]), deve essere presa in considerazione qualunque informazione idonea a influenzare, in maniera non trascurabile, il processo decisionale dell'investitore.

(74) Lufthansa sostiene inoltre che FFHG aveva preso conoscenza della perizia del 2012 di A.T. Kearney, in cui si valutava la redditività o l'assenza di redditività di FFHG. Sulla base della raccomandazione di tale perizia, FFHG si è rivolta a Ryanair all'inizio del 2013 e ha chiesto un aumento delle tariffe. Tuttavia Ryanair ha accettato solo alcune modifiche puramente formali. Pertanto FFHG non avrebbe dovuto concludere i contratti di servizi aeroportuali del 2013 e del 2015 se avesse agito come un investitore privato.

(75) Per quanto riguarda il contratto di servizi aeroportuali del 2016, la situazione specifica di FFHG in qualità di investitore era leggermente diversa da quella dei contratti del 2013 e del 2015. Lufthansa sostiene che il contratto di servizi aeroportuali del 2016 non sarebbe stato concluso da un investitore ragionevole nella situazione specifica di FFHG, in quanto tale contratto è stato concluso sulla base della pressione esercitata da Ryanair a favore di un potenziale nuovo proprietario dell'aeroporto nel contesto di un (quarto) procedimento di privatizzazione in corso e a condizioni ancora più vantaggiose di quelle del contratto di servizi aeroportuali del 2005, che non erano state sufficienti per impedire a FFHG, considerata nel suo insieme, di generare perdite significative nel corso degli anni.

(76) Inoltre non esistono parametri economici prevedibili o addirittura calcolabili per applicare il criterio dell'investitore privato, principalmente perché Ryanair non si è impegnata a realizzare alcun volume specifico di attività presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(77) Lufthansa osserva inoltre che le citazioni delle sedute parlamentari locali, che riportano le informazioni fornite ai membri del consiglio di vigilanza di FFHG, dimostrano che i principali parametri del contratto erano già stati concordati il 28 luglio 2016 dalla dirigenza di FFHG dietro pressione di Ryanair. Lo studio di fattibilità di PwC risale però al settembre 2016. Lufthansa ritiene pertanto che ciò confermi i dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avvio, secondo cui lo studio non sarebbe stato realizzato prima della conclusione del contratto di servizi aeroportuali del 2016. L'obiettivo dello studio era piuttosto quello di evitare che FFHG presentasse istanza di fallimento nel contesto della procedura di privatizzazione.

(78) Infine Lufthansa sostiene che l'importo totale dell'aiuto previsto dai contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 ammonta ad almeno 70 milioni di EUR.

3.1.2.3. Il sostegno alla formazione a favore di Ryanair

(79) Lufthansa ritiene che Ryanair sia la beneficiaria del presunto aiuto alla formazione, dal momento che il *Land* ha effettuato i pagamenti ad HCM affinché li trasferisse a Ryanair.

([18]) Sentenza della Corte di giustizia del 20 settembre 2017, *Commissione europea/Frucona Košice a.s.*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punto 60.

(80) Il denunciante collega il presunto aiuto alla formazione al contratto di marketing del 2001 tra FFHG e Ryanair, sostenendo che esiste una stretta connessione in termini di tempo tra l'uno e l'altro.

(81) Il denunciante contesta l'affermazione della Germania secondo cui il presunto aiuto alla formazione non riguarderebbe un'attività economica. Lufthansa contesta che il sostegno alla formazione fosse destinato a sostenere la qualificazione di persone disoccupate o a rischio di disoccupazione e che quindi le attività fossero attinenti alla politica del mercato del lavoro, come sostenuto dalla Germania.

(82) Il denunciante ritiene inoltre che Ryanair non abbia sostenuto i costi di addestramento del suo personale.

(83) Il denunciante si avvale di varie fonti per determinare l'importo del presunto aiuto alla formazione, in particolare le relazioni annuali di HCM. Esso sostiene che i fondi statali versati per l'addestramento dei piloti e dell'equipaggio di cabina di Ryanair ammontavano a circa 2,9 milioni di EUR ed erano quindi notevolmente superiori a quanto ipotizzato nella decisione di avvio. Dalle relazioni annuali di HCM per il 2001 e il 2002 emerge chiaramente che HCM ha ricevuto dal *Land* Renania-Palatinato almeno 2 675 555,20 EUR, che secondo il denunciante ha poi trasferito a Ryanair. Il denunciante sostiene che una parte dell'aiuto è stata versata direttamente a Ryanair per attività di formazione che Ryanair avrebbe svolto con il suo personale. Un'altra parte è stata utilizzata per l'addestramento del personale di volo, che è stato successivamente assunto da Ryanair.

(84) Inoltre il denunciante sostiene che il presunto aiuto alla formazione è incompatibile con il mercato interno. Esso ritiene che le condizioni per l'esenzione dei presunti aiuti alla formazione ai sensi dell'articolo 31 del regolamento generale di esenzione per categoria non siano soddisfatte e critica al riguardo, in primo luogo, la mancanza di trasparenza dell'aiuto, in secondo luogo, il superamento della soglia di notifica e, in terzo luogo, il fatto che la condizione di cui all'articolo 31, paragrafo 2, del suddetto regolamento non sia soddisfatta in quanto il contenuto della formazione asseritamente sostenuta corrisponde alla normativa obbligatoria in materia di formazione.

(85) Infine il denunciante contesta l'obiezione della Germania in merito al periodo di conservazione dei documenti commerciali ai sensi del diritto tedesco (10 anni). Il denunciante aveva fornito alla Commissione dettagli sul presunto aiuto alla formazione in una denuncia presentata nel 2011. La decisione Hahn I indica esplicitamente, ai considerando 2 e 3, che la Commissione ha trasmesso tale denuncia alla Germania il 18 marzo 2011. La Germania è quindi venuta a conoscenza di tale questione nove anni dopo il pagamento dei fondi nel 2002 e pertanto sarebbe spettato alla dirigenza di HCM conservare e archiviare i documenti pertinenti. Il denunciante aggiunge che in tal caso si dovrebbe ritenere che la Germania disponesse dei documenti, ma che non li abbia presentati alla Commissione su richiesta. Pertanto, a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([19]), è opportuno adottare una decisione in base alle informazioni disponibili.

3.1.2.4. Il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione

(86) Le osservazioni del denunciante sulle circostanze relative alla costruzione dell'hangar di manutenzione e della scuola per piloti ed equipaggio si riferiscono alle sue osservazioni del 4 marzo 2011 e del 9 giugno 2016. Il denunciante osserva in particolare che vi erano notizie di stampa secondo cui l'investimento di FFHG nelle strutture per la formazione dell'equipaggio e del personale ammontava a 9 milioni di EUR. Inoltre il denunciante fa riferimento a vari indicatori, tra cui i legami organici con il consiglio di vigilanza di FFHG all'epoca, che dimostrano l'imputabilità dei rispettivi contratti allo Stato.

(87) Il denunciante sostiene altresì che esistevano contratti supplementari per quanto riguarda le strutture per la formazione dei piloti e dell'equipaggio costruite per Ryanair.

3.2. **Osservazioni formulate da Ryanair**

3.2.1. *Sull'aiuto alla formazione a favore di Ryanair*

(88) Ryanair invoca il termine di prescrizione per il recupero a norma dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589 e sostiene che esso è scaduto dall'ultimo pagamento dell'aiuto nel 2003.

([19]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

(89) Ryanair sottolinea inoltre che il termine di prescrizione in Irlanda è di sei anni e che pertanto Ryanair non tiene necessariamente registrazioni dei contratti oltre tale durata. Essa non è pertanto in grado di basarsi su alcuna informazione in merito a questa presunta misura di aiuto per difendersi o per dimostrare l'assenza di aiuto o la sua compatibilità. Qualsiasi indagine al riguardo costituirebbe dunque una violazione dei diritti della difesa e del diritto a una buona amministrazione di Ryanair. Ryanair sostiene infine di non essere la beneficiaria del sostegno statale e che la beneficiaria dell'aiuto era piuttosto la società di consulenza a und o Gettmann incaricata da HCM. Vi è una contraddizione tra la considerazione della Commissione secondo cui HCM avrebbe agito come «mero intermediario» tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair e il fatto che HCM abbia finanziato il 50 % della formazione con fondi propri.

3.2.2. *Il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione*

(90) Conformemente alla decisione di avvio, per dimostrare la conformità dei contratti controversi al principio dell'operatore in un'economia di mercato la Germania ha fornito un'analisi della redditività che consiste nel calcolare un valore attuale netto aggregato dei flussi di cassa attribuibili ai contratti. La Commissione ha criticato diversi punti di questa analisi. A Ryanair non è stato concesso l'accesso al fascicolo. Ryanair non è pertanto in grado di presentare osservazioni sui punti sollevati dalla Commissione contro l'analisi della redditività fornita dalla Germania.

3.2.3. *I contratti di marketing del 2005 e del 2017 conclusi tra il Land Renania-Palatinato e Ryanair*

(91) In primo luogo, Ryanair sostiene che vi era una reale necessità di servizi di marketing. L'aeroporto di Francoforte-Hahn e la regione circostante dipendono dalle entrate generate dal turismo. È diventato abbastanza comune che le autorità regionali effettuino una parte della loro promozione del marchio sui siti web e su altri media offerti dalle compagnie aeree. Il fatto che anche le grandi città, come Roma e Parigi, debbano investire separatamente nella pubblicità internazionale dimostra che è ancora più necessario che città e regioni meno conosciute investano nella commercializzazione della propria immagine e del proprio marchio.

(92) In secondo luogo, i servizi di marketing forniti da Ryanair soddisfano le esigenze di marketing dei rispettivi acquirenti. Lo scopo del *Land* non era chiaramente quello di pubblicizzare i collegamenti aerei di Ryanair verso Londra-Stansted, Edimburgo, Newquay e Roma, bensì di promuovere la regione intorno all'aeroporto di Francoforte-Hahn su internet. Secondo Ryanair, la pubblicità sul suo sito web e il marketing nelle riviste di bordo consentono di rivolgersi in modo ottimale a un pubblico vincolato. Il mercato delle compagnie aeree low-cost è caratterizzato dall'esistenza di una popolazione considerevole di passeggeri indecisi che consultano i siti web delle compagnie aeree per suggerimenti di destinazioni. Soprattutto i passeggeri che cercano offerte dell'ultimo minuto hanno solo un'idea generale del loro tipo di destinazione (ad esempio, una destinazione al sole, una città storica ecc.) e finalizzano la loro scelta sulla base dei contenuti di marketing portati alla loro attenzione. Il sito web di Ryanair e i suoi altri mezzi promozionali si distinguono facilmente in termini di valore per l'inserzionista e non sono certamente «comparabili», a tale riguardo, a quelli di qualsiasi altro vettore aereo, né tanto meno al sito ufficiale del turismo di un governo locale, raramente visitato dagli stranieri. Ryanair fa riferimento in particolare all'unicità e all'attrattiva del suo sito web.

(93) In terzo luogo, il riferimento alle rotte nei contratti del 2005 e del 2017 non mirava a promuovere Ryanair, bensì il *Land* che necessita degli impegni assunti da Ryanair riguardo a un certo numero di voli e di passeggeri, in quanto l'efficienza e l'efficacia della pubblicità della regione dipendono dalla sua visibilità, che a sua volta dipende dal numero di potenziali turisti che visitano il sito web di Ryanair e dal numero di passeggeri sugli aeromobili di Ryanair esposti al marketing a bordo. Secondo Ryanair, gli impegni in termini di numero di voli e di passeggeri costituiscono la migliore garanzia di un'adeguata visibilità del marketing effettuato da Ryanair per conto del *Land*. Per il *Land* è inoltre auspicabile aumentare la percentuale di passeggeri in entrata. Per un'autorità regionale come il *Land*, è molto più probabile che siano i passeggeri in entrata (che arrivano negli aeroporti e poi da lì ripartono) a generare ricavi non aeronautici per la regione, piuttosto che i passeggeri locali che utilizzano gli aeroporti per volare verso altre destinazioni. I passeggeri stranieri sono molto più propensi a spendere denaro nella regione in alberghi, ristoranti, per souvenir, prodotti e servizi locali, noleggio auto ecc., e le attrazioni regionali sono naturalmente più interessanti per i passeggeri in entrata.

(94) In via sussidiaria, Ryanair sostiene che il *Land* potrebbe aver perseguito obiettivi economici attraverso i contratti di marketing. Anche un azionista con una quota del 17,5 % può perseguire obiettivi economici. Anche una partecipazione di minoranza, come quella detenuta dal *Land* in FFHG prima del 2009, può giustificare un'analisi congiunta con i contratti di servizi aeroportuali dal punto di vista giuridico. Fraport e il *Land* Assia, gli altri due azionisti di FFHG, erano a loro volta, rispettivamente, una società di proprietà dello Stato e un ente statale. In altre parole, anche prima che il *Land* Renania-Palatinato acquisisse una partecipazione dell'82,5 % in FFHG il 1º gennaio 2009, sia il firmatario del contratto di marketing del 2005 sia i proprietari di FFHG rappresentavano in ultima analisi lo Stato. Pertanto non è indispensabile concludere che il firmatario del contratto e FFHG non possono essere considerati un'entità economica unica. Come minimo, la Commissione dovrebbe distinguere tra il periodo compreso tra il 4 novembre 2005 (ossia la firma del contratto di marketing del 2005) e il 31 dicembre 2008, quando il *Land* deteneva il 17,5 % di FFHG, e il periodo dal 1º gennaio 2009 al 2 agosto 2017, quando deteneva l'82,5 % di FFHG.

(95) Inoltre il perseguimento di un interesse generale da parte del *Land* non esclude il perseguimento simultaneo di interessi commerciali. Il *Land* potrebbe aver agito in qualità di proprietario di un «portafoglio di marchi».

(96) Inoltre i prezzi dei servizi di marketing sono stati fissati al loro valore di mercato. Il prezzo dei servizi di marketing sui media di Ryanair rifletteva l'eccezionale popolarità del sito web di Ryanair. Secondo Ryanair, la prassi della Commissione, in particolare nei casi *Marsiglia* e *Bratislava* ([20]), avvalora tale ipotesi. Nel secondo caso la Commissione ha constatato che, anche se un aeroporto non paga per i servizi di marketing aggiuntivi sul sito di Ryanair ma viene solo menzionato sul sito come una delle destinazioni, non si può escludere che ne tragga un certo beneficio.

(97) Ryanair sostiene infine di non aver beneficiato di alcun vantaggio. Essa afferma che il suo marketing dei propri servizi è diverso in termini di contenuto ed è sensibile al fattore tempo. I servizi di marketing di Ryanair sono acquistati sia da acquirenti pubblici che da acquirenti privati. Non esiste alcuna norma secondo cui i servizi di marketing acquistati da un cliente non dovrebbero andare a vantaggio di altri.

3.2.4. *I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 conclusi tra FFHG e Ryanair*

(98) Secondo Ryanair, la decisione di avvio non presenta un'analisi comparativa e applica solo un'analisi della redditività ai contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016, senza fornire alcun motivo per l'esclusione dell'analisi comparativa. La Commissione dovrebbe confrontare i contratti di Ryanair con aeroporti pubblici che si presume comportino aiuti di Stato con quelli conclusi con aeroporti privati e pubblici-privato. La Commissione dovrebbe basarsi, come punto di partenza, su un approccio comparativo e utilizzare una soluzione basata sui costi solo in assenza di parametri di riferimento disponibili, in linea con la giurisprudenza dell'Unione. Alla luce della sentenza *Chronopost* ([21]) e della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato ([22]), è solo nei casi in cui non è disponibile un investitore privato di riferimento che il criterio può passare da un criterio di confronto basato sul mercato a un criterio di redditività basato su costi/ricavi. Pertanto la Commissione dovrebbe basarsi su un criterio di redditività (basato su costi e ricavi) solo in via sussidiaria.

(99) Per quanto riguarda i contratti di servizi aeroportuali del 2013 e del 2015, la Commissione ha commesso un errore di diritto ritenendo che per constatare l'esistenza di un aiuto fosse sufficiente una presunta diminuzione della redditività (circostanza che non si è verificata), piuttosto che una mancanza di redditività. L'approccio della Commissione presuppone che un operatore in un'economia di mercato non accetterebbe mai una diminuzione dei profitti a seguito di una rinegoziazione dei contratti per qualsiasi motivo. Se tale approccio fosse confermato, il criterio dell'operatore in un'economia di mercato si tradurrebbe in un obbligo di profitti costanti o crescenti. Ciò

([20]) Decisione (UE) 2016/1698 della Commissione, del 20 febbraio 2014, nel caso SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), relativa alle misure cui la Francia ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 260 del 27.9.2016, pag. 1); decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, nel caso C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacchia – Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24), considerando 114.

([21]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 3 luglio 2003, *Chronopost/UFEX*, cause riunite C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, punti da 38 a 40.

([22]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1), punti da 225 a 228.

non terrebbe conto delle circostanze frequenti in cui un operatore commerciale può accettare profitti inferiori. Ad esempio, l'effetto netto di una riduzione dei prezzi introdotta a seguito dell'ingresso sul mercato di un concorrente potrebbe essere una diminuzione dei profitti, ma l'operatore potrebbe comunque aver mostrato un comportamento orientato a massimizzare i profitti. Nel caso di specie, ad esempio, alla luce dei cambiamenti delle condizioni commerciali, avrebbe potuto avere senso che FFHG acconsentisse a una diminuzione della redditività per compensare gli sforzi compiuti da Ryanair per salvare l'operatività di rotte poco efficienti. Ad esempio, in Germania sono stati introdotti, nel 2010, una tassa sui passeggeri aerei pari a 8 EUR e, nel 2014, un diritto di sicurezza di 3,36 EUR (successivamente portato a 4,4 EUR). Ogni volta, le parti sembrano aver atteso un anno o due per determinare se la misura sarebbe stata mantenuta o revocata alla luce del suo impatto negativo sul traffico, prima di prendere in considerazione adeguamenti.

(100) Secondo Ryanair, concentrandosi in modo restrittivo sull'accordo accessorio del 2013 e sull'annotazione del 2015 e ignorando il quadro più ampio dell'adeguamento del contratto di servizi aeroportuali del 2005, la Commissione violerebbe il principio secondo cui «è necessario esaminare, nel contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, l'operazione commerciale nel suo insieme» ([23]).

(101) Inoltre una relazione del dicembre 2013 della società di consulenza aziendale Oxera commissionata da Ryanair dimostra che il contratto di servizi aeroportuali del 2013 e il contratto di servizi aeroportuali del 2015 erano redditizi per l'aeroporto sia come contratti a sé stanti sia se l'aeroporto avesse potuto proseguire o rinnovare un precedente contratto di servizi aeroportuali. Questa dimostra chiaramente che entrambi i contratti sono in linea con il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(102) Per quanto riguarda il contratto di servizi aeroportuali del 2016, Ryanair sostiene che era redditizio da una prospettiva ex ante, come dimostrato dalla relazione Oxera.

(103) Ryanair contesta inoltre che il contratto di servizi aeroportuali del 2016 sia imputabile allo Stato e coinvolga risorse statali. Il contratto è stato firmato il 9 settembre 2016, in un momento in cui il *Land* era reduce da una recente vendita fallita di FFHG ed era attivamente impegnato nella vendita di FFHG a un altro acquirente e poco (cinque mesi) prima che il *Land* firmasse un accordo di acquisto di azioni con HNA Airport Group GmbH il 1º marzo 2017. Considerando che l'elaborazione di un accordo di acquisto di azioni richiede alcuni mesi, è prevedibile che, al momento della firma del contratto di servizi aeroportuali del 2016, il *Land* sapesse già che FFHG sarebbe stata venduta a HNA Airport Group GmbH e che quindi il *Land* non avrebbe dovuto eseguire il contratto di servizi aeroportuali del 2016. Il contratto di servizi aeroportuali del 2016 è stato pertanto firmato dal *Land*, ma per conto di HNA Airport Group GmbH. Poiché HNA Airport Group GmbH non è un ente statale, le sue risorse finanziarie non sono risorse statali e neppure il contratto era imputabile allo Stato.

3.3. **Osservazioni di FFHG**

3.3.1. *I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair*

(104) FFHG fa riferimento alla relazione Oxera presentata da Ryanair e ribadisce che i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 sono in linea con il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(105) FFHG contesta i dubbi sollevati dalla Commissione in merito alla tempistica e agli assunti dello studio di PwC del 2016. Per quanto riguarda la tempistica, FFHG spiega che le previsioni di PwC sono state messe a disposizione di FFHG in forma di progetto prima della versione definitiva dello studio e sono state quindi prese in considerazione prima della conclusione del contratto di servizi aeroportuali del 2016. Il regime di incentivi previsto dal contratto (il cosiddetto «regime di crescita») è concepito in modo tale che Ryanair non riceva uno sconto sulla tariffa per passeggero se il numero di passeggeri diminuisce o rimane invariato rispetto all'anno precedente. Si poteva quindi presumere ex ante che il traffico passeggeri di Ryanair sarebbe aumentato nel corso del periodo di validità del contratto di servizi aeroportuali del 2016. Anche il piano aziendale di FFHG per il 2017 prevedeva un aumento del numero totale di passeggeri del [5-10] % tra il 2016 e il 2017. Inoltre le preoccupazioni della Commissione in

([23]) Sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punto 59.

merito alla mancanza di una valutazione del rischio da parte dello studio di PwC sono state affrontate nella relazione Oxera. Ciò vale anche per le preoccupazioni della Commissione in merito al rischio che Ryanair potesse cessare immediatamente tutte le attività presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn a partire dal 2016. Il calcolo dello studio di Oxera si basa su un tasso di crescita annuo del [3,5-4,0] %; questo corrisponde ai risultati del settore all'epoca. Se Ryanair avesse potuto beneficiare del regime di incentivi, il valore del contratto di servizi aeroportuali del 2016 sarebbe passato da [20-25] milioni di EUR (nello scenario di base) a [25-30] milioni di EUR.

3.3.2. *Il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione*

(106) FFHG sostiene che il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione è in linea con il principio dell'operatore in un'economia di mercato. FFHG contesta i dubbi della Commissione sui punti metodologici dell'analisi della redditività esposti nella decisione di avvio.

(107) In primo luogo, l'importo dell'ammortamento era già stato escluso dai flussi di cassa calcolati dalla Germania.

(108) In secondo luogo, il costo dell'investimento iniziale di circa [100 000-200 000] EUR era già stato preso in considerazione e, anche se non fosse stato preso in considerazione (il che non è avvenuto), la sua aggiunta comporterebbe comunque un valore attuale netto («VAN») positivo.

(109) In terzo luogo, FFHG spiega che le entrate di cassa annuali contestate nella decisione di avvio riguardavano in realtà costi di riscossione annuali e/o costi accessori fissi che rappresentano *uscite* di cassa e sono stati debitamente calcolati nell'analisi della redditività, o interessi la cui esclusione dall'analisi della redditività avrebbe un impatto positivo sul VAN.

(110) In quarto luogo, il tasso di attualizzazione del [4,0-4,5] % che la decisione di avvio (considerando 266) contesta come troppo basso era in realtà piuttosto prudente. Anche ipotizzando un tasso di attualizzazione alternativo adeguato del [5-10] %, tale tasso di attualizzazione più elevato avrebbe avuto un impatto positivo, anziché negativo, sul VAN a causa del profilo dei flussi di cassa di questi contratti, in quanto il canone di locazione speciale pagato da Ryanair per il 2010 rappresentava un'entrata di cassa significativa di [0-5] milioni di EUR e ciascuno dei 14 anni successivi avrebbe comportato un'uscita di cassa molto modesta. FFHG conclude pertanto che l'aumento del tasso di attualizzazione porterebbe comunque alla conclusione che i contratti erano conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

4. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA

4.1. Sulle misure a favore di FFHG

4.1.1. *La garanzia concessa dal Land Renania-Palatinato a FFHG*

(111) La Germania nega l'esistenza di un vantaggio economico e in subordine rimanda al regolamento (UE) n. 1407/2013 ([24]) della Commissione.

(112) Per quanto riguarda il vantaggio economico, la Germania ribadisce che erano rispettate le condizioni cumulative della comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ([25]) (la «comunicazione sulle garanzie»). La Germania sostiene infatti che a) il mutuatario non si trovava in difficoltà finanziarie al momento della conclusione del contratto, b) la portata della garanzia poteva essere determinata al momento dell'emissione e c) la garanzia assisteva non più dell'80 % dell'obbligazione. Secondo la Germania, le prime due condizioni non sono state contestate dalla Commissione nella decisione di avvio. L'unico dubbio espresso dalla Commissione nella decisione di avvio sembra riguardare l'ultima delle suddette condizioni cumulative, vale a dire il fatto che FFHG abbia pagato un prezzo orientato al mercato per la garanzia. A tale riguardo la Germania sostiene che il prezzo è orientato al mercato.

([24]) Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» (GU L 352 del 24.12.2013, pag. 1).

([25]) Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie (GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10).

(113) In primo luogo, la Germania sostiene che il *Land* non dispone delle competenze necessarie per calcolare il premio di garanzia conforme al mercato e poteva ragionevolmente attendersi che i risultati di [la società di consulenza] fossero esatti. La Germania ritiene che in pratica non ci si poteva aspettare, anche in termini di costi, che il *Land* mettesse in discussione la relazione di [la società di consulenza] senza alcuna indicazione di dubbi quanto alla sua esattezza e al fatto che essa poteva comportare un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per FFHG. La Germania sostiene che non è necessario stabilire se il calcolo della Commissione sia corretto o meno, in quanto il *Land* si è avvalso di un terzo competente per determinare un premio di garanzia conforme ai premi di mercato e ha quindi adempiuto all'obbligo ad esso incombente in forza della normativa dell'UE in materia di aiuti di Stato. Il *Land* sottolinea che, nel caso di specie, le parti avrebbero concordato un premio di garanzia diverso se [la società di consulenza] fosse giunta a una conclusione diversa. Pertanto il *Land* parte dal presupposto che sia stato creato un legittimo affidamento che dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione.

(114) In secondo luogo, la Germania sostiene che la garanzia oggetto di valutazione è una garanzia di esecuzione del contratto (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Secondo la Germania, questo tipo di garanzia comporta un vantaggio per il garante (ossia il *Land*) in caso di escussione della garanzia (*Bürgschaftsfall*), cosa di cui si dovrebbe tener conto nel fissare il premio di garanzia. Una garanzia di esecuzione del contratto dovrebbe essere valutata in base a criteri diversi rispetto a una garanzia finalizzata a garantire un prestito, in quanto riduce il rischio di inadempimento per il garante. La Germania spiega infatti che, in caso di inadempimento di FFHG, l'importo garantito sarebbe versato dal *Land* a Haitec solo dopo la restituzione della proprietà da parte di Haitec. In caso di escussione della garanzia, il *Land* riceverebbe quindi la proprietà, compreso l'hangar di manutenzione costruito nel frattempo, senza dover versare alcuna compensazione a Haitec. Tale hangar di manutenzione potrebbe essere utilizzato anche in assenza di operazioni di volo e manterrebbe almeno, se non addirittura aumenterebbe, il valore della proprietà.

(115) In caso di mancata escussione della garanzia, il *Land*, fintanto che era ancora azionista di FFHG, avrebbe beneficiato anche del ritrasferimento della proprietà a FFHG, in quanto il ritrasferimento avrebbe aumentato il valore complessivo delle azioni di FFHG.

(116) Un vantaggio per il *Land* è rimasto anche dopo il trasferimento delle quote del *Land* all'investitore privato HNA, in quanto FFHG era tenuta a trasferire la proprietà al *Land* in caso di escussione della garanzia ([26]). Il fatto che la proprietà, grazie all'hangar di manutenzione costruito su di esso, avrebbe valore, ridurrebbe l'effettivo rischio di inadempimento del *Land*.

(117) L'ipotesi di FFHG e del *Land*, al momento della concessione della garanzia, che la vendita a Haitec avrebbe comportato un aumento duraturo del valore del lotto di terreno è stata confermata a posteriori, in quanto gli investimenti di circa 40 milioni di EUR effettuati da Haitec si sono rivelati notevolmente superiori a quanto inizialmente previsto.

(118) La Germania sostiene inoltre che, anche supponendo che il calcolo del premio di garanzia effettuato dalla Commissione sia corretto e che la differenza tra il premio determinato dalla [società di consulenza] (2,56 %) e il premio determinato dalla Commissione (3,10-4,41 %) costituisca un vantaggio economico per FFHG, tale vantaggio consiste solo in una differenza di 0,54 punti, vale a dire una differenza annua di 33 480 EUR. Dopo tre anni il totale di 100 440 EUR sarebbe ancora notevolmente inferiore all'importo di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1407/2013.

(119) Infine la Germania non è a conoscenza di alcun legame tra la società madre di Haitec (City Leasing Ltd) e Ryanair.

4.1.2. *La «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno*

(120) La Germania informa la Commissione che, contrariamente a quanto previsto nel contratto di vendita del 2014 tra FFHG e il *Land* Renania-Palatinato, quando FFHG ha esercitato il suo diritto di recesso non è stata elaborata alcuna perizia. Piuttosto, il trasferimento del lotto «residenziale» ha avuto luogo al valore di 0 EUR, vale a dire allo stesso prezzo della vendita iniziale.

([26]) Accordo di acquisto di azioni con HNA, punto 8.2(4).

(121) La Germania giustifica tale decisione sostenendo che non vi era alcuna indicazione che i prezzi del lotto «residenziale» sarebbero cambiati nel periodo compreso tra il contratto di vendita del 2014 e l'esercizio del diritto di recesso nel 2016. Inoltre la Germania osserva che la perizia iniziale del comitato di esperti per i valori immobiliari per l'area di Osteifel-Hunsrück commissionata dal *Land* Renania-Palatinato e integrata da una relazione della SGD Nord aveva concluso che il lotto aveva un valore negativo significativo (circa [(-5)-(-2)] milioni di EUR, sulla base di una stima del costo per l'abbattimento degli edifici e il ripristino del terreno pari a [4-6] milioni di EUR e di un valore di vendita positivo del terreno, una volta abbattuti gli edifici e ripristinato il sito, pari a [1-4] milioni di EUR). Al fine di sottolineare ulteriormente la sua posizione, dopo aver ricevuto la notifica della decisione di avvio la Germania ha chiesto una nuova perizia al comitato di esperti per i valori immobiliari per l'area di Osteifel-Hunsrück al fine di valutare se, sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'esercizio del diritto di recesso, il valore di mercato del lotto «residenziale» fosse effettivamente pari a 0 EUR. Tale perizia conferma l'analisi della Germania. La Germania spiega che il fatto che ADC abbia offerto un prezzo di vendita più elevato potrebbe essere il risultato di congetture secondo cui il lotto «residenziale» avrebbe potuto essere sviluppato con successo dopo la privatizzazione dell'aeroporto. Tale aspettativa soggettiva di un investitore privato (che non sembra avere trovato riscontri, in quanto il terreno è ancora inutilizzato) non può rimettere in discussione l'analisi oggettiva del *Land* al momento della vendita, come confermato dalla successiva perizia.

4.2. **Sulle misure di potenziale aiuto a favore di Ryanair**

4.2.1. *I contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il Land Renania-Palatinato e Ryanair*

(122) La Germania sostiene che il contratto di marketing del 2005 è indipendente dai servizi aeroportuali offerti da FFHG e che i pagamenti effettuati dal *Land* Renania-Palatinato a Ryanair corrispondono ai prezzi di mercato. A tal fine, la Germania ha confrontato i prezzi praticati da Ryanair con quelli praticati da altri siti web per campagne pubblicitarie analoghe. Inoltre la Germania sostiene che il turismo è importante per l'economia del *Land* Renania-Palatinato e che la strategia per il turismo istituita nel 2015 pone un accento particolare sul mercato estero e pertanto attrarre un maggior numero di turisti in arrivo dall'estero riveste un'importanza particolare nella strategia di marketing del *Land* Renania-Palatinato. In tale contesto, la Germania ritiene che la pubblicità sul sito web di Ryanair sia la più efficace, dato che gli utenti internazionali visitano tale sito.

(123) Dal punto di vista della Germania, i contratti di marketing del 2005 e del 2017 erano misure per la promozione del turismo e non una promozione di Ryanair. Pertanto i contratti di marketing erano concepiti in linea con le condizioni di mercato, vale a dire che i pagamenti erogati dal *Land* corrispondevano in ciascun caso a servizi di marketing a valore aggiunto.

(124) I servizi specifici erano forniti da Ryanair come servizi di marketing distinti, indipendentemente dalle operazioni di volo all'interno o in prossimità del *Land* Renania-Palatinato. Più specificamente, l'obiettivo era promuovere la Renania-Palatinato come sito turistico e aumentare la quota di turisti che trascorrono almeno una notte nella Renania-Palatinato tra i passeggeri Ryanair in arrivo negli aeroporti commerciali situati nella Renania-Palatinato o nelle sue vicinanze (traffico in entrata). Oltre all'aeroporto di Francoforte-Hahn, tra questi figurano gli aeroporti di Karlsruhe/Baden, Strasburgo, Saarbrücken, Lussemburgo, Colonia-Bonn e Francoforte sul Meno. L'ultimo contratto di marketing è stato concluso nell'ottobre 2017, quando la privatizzazione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn era già stata completata con il trasferimento delle quote del *Land* nell'estate del 2017.

(125) Secondo la Germania, questo approccio allargato del *Land*, in particolare l'inclusione dei vari aeroporti, contraddice anche l'ipotesi della Commissione (considerando 239 della decisione di avvio) secondo cui le misure di marketing miravano principalmente a promuovere i servizi aerei di Ryanair da e verso la Renania-Palatinato. Ciò è contraddetto dal fatto che i passeggeri trasportati da Ryanair dall'aeroporto di Francoforte-Hahn sono per la maggior parte in partenza (il [75-80] % del traffico passeggeri di Francoforte-Hahn è in uscita, come dimostrato da uno studio di Dornier Consulting presentato dalla Germania). La tesi della Commissione secondo cui l'obiettivo di promuovere il turismo «non è stato raggiunto» deve essere respinta in quanto puramente speculativa. La Commissione non ha compreso che i contratti di marketing non miravano soltanto ad aumentare i passeggeri. La Germania respinge il parere preliminare della Commissione secondo cui i contratti di marketing del 2005 e del 2017 comportavano, di fatto, un aiuto al funzionamento a favore di Ryanair. In particolare la Germania sottolinea che gli obblighi di Ryanair ai sensi del contratto di marketing del 2017 potrebbero essere adempiuti anche se turisti giunti in altri aeroporti situati al di fuori del *Land* fossero portati in Renania-Palatinato e vi soggiornassero per una notte.

(126) Ryanair è stata scelta come parte contraente perché possiede un elevato livello di competenza in materia di marketing territoriale e perché, in quanto compagnia aerea, trasporta turisti in aeroporti situati nel *Land* o nelle sue vicinanze da diversi aeroporti. Ryanair era realisticamente in grado di portare un'elevata quantità di ospiti nel *Land*, in quanto serve un gran numero di aeroporti situati all'interno e nei dintorni del *Land*, nel corso degli anni aveva stabilito un'ampia presenza sul mercato nel settore del marketing ed era nota per la fornitura di servizi di marketing efficaci.

(127) La Germania sostiene che i servizi di marketing potevano essere acquistati senza gara pubblica, in quanto la normativa tedesca in materia di appalti pubblici prevedeva un'esenzione nel caso in cui un unico operatore, Ryanair, fosse realisticamente in grado di fornire i servizi. Inoltre, poiché l'acquisto rientrava tra i suoi compiti di ordine pubblico, vale a dire la promozione del turismo e dello sviluppo economico regionale, il *Land* Renania-Palatinato ha agito come un acquirente pubblico che perseguiva il proprio obiettivo di ordine pubblico.

(128) Inoltre FFHG non era in alcun modo coinvolta nella conclusione dei contratti di marketing. Pertanto la Commissione dovrebbe separare la strategia di marketing dallo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(129) La Germania sostiene inoltre che i prezzi dei servizi di marketing erano conformi al mercato. All'inizio del 2017 è stato ingaggiato un esperto esterno e indipendente con competenze specifiche sia nel settore turistico che in quello aeroportuale. Quest'ultimo ha stabilito i prezzi di mercato dei servizi di marketing mediante un'analisi comparativa e un'indagine di mercato, da cui è emerso che l'offerta di Ryanair era la più vantaggiosa. L'esperto ha quindi individuato vari aspetti da prendere in considerazione affinché il contratto di marketing del 2017 fosse in linea con le condizioni di mercato, quali una durata massima di tre anni e un monitoraggio indipendente.

(130) Ryanair e il *Land* Renania-Palatinato hanno convenuto che i pagamenti sarebbero stati effettuati solo se il numero di ospiti con pernottamento per il periodo considerato fosse stato adeguatamente documentato sulla base di metodologie e norme di mercato generalmente accettate. Coyne Research è stata incaricata di monitorare il rispetto dei termini del contratto da parte di Ryanair. La Germania spiega che tra il [...] e il [...] trimestre del [...] Ryanair ha portato nella Renania-Palatinato più di [...] ospiti con pernottamento (il [...] % attraverso l'aeroporto di Francoforte-Hahn).

(131) A causa dell'avvio da parte della Commissione della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, il *Land* Renania-Palatinato ha risolto il contratto a decorrere dal 31 dicembre 2018.

4.2.2. *Il sostegno alla formazione a favore di Ryanair*

(132) La Germania ha confermato che Ryanair era la destinataria finale dei pagamenti del *Land* e che HCM era solo un intermediario. La Germania ha formulato altre quattro osservazioni: in primo luogo, i pagamenti non costituiscono aiuti di Stato; in secondo luogo, l'importo dei finanziamenti che il denunciante asserisce siano stati concessi a Ryanair è errato; in terzo luogo, la Germania non è in grado di fornire le informazioni richieste dalla Commissione nella decisione di avvio; in quarto luogo, il termine di prescrizione per un eventuale recupero è già scaduto.

(133) In merito al primo punto, la Germania sostiene che i pagamenti a Ryanair per il sostegno alla formazione non costituiscono aiuti di Stato in quanto non riguardano un'attività economica. Piuttosto, questi pagamenti finanziano misure di politica del mercato del lavoro. Si tratta quindi di un esercizio di prerogative dei pubblici poteri. La beneficiaria era Ryanair in quanto quest'ultima forniva servizi che consentivano ad HCM, con l'aiuto di a und o Gettmann, di realizzare le attività, vale a dire di svolgere la formazione.

(134) In merito al secondo punto, la Germania formula tre osservazioni. In primo luogo, il finanziamento è stato fornito solo a fronte di una corrispondente prova dell'uso e l'intensità del finanziamento era limitata al 50 %. In secondo luogo, l'affermazione di Lufthansa secondo cui l'avvocato del *Land* avrebbe ammesso nel corso di un'udienza nella causa T-492/15 ([27]) che il *Land* aveva effettivamente fornito a Ryanair un aiuto al funzionamento illegale non risulta né alla Germania né al *Land*, né vi è menzione di una tale ammissione nel verbale dell'udienza. Lufthansa avrebbe potuto accedere ai file audio dell'udienza come prova di tale asserzione, ma non lo ha fatto. In terzo luogo, Lufthansa deduce dalle relazioni annuali di HCM che il *Land* ha concesso un sostegno per un totale di almeno 2,7 milioni di EUR. Le dichiarazioni di Lufthansa sono inconcludenti e non vi sono indicazioni che i fondi trasferiti ad HCM siano stati utilizzati in modo improprio e non siano stati utilizzati per le misure di politica sociale previste.

(135) In merito al terzo punto, la Germania ribadisce la difficoltà di fornire maggiori informazioni, dato che il periodo di archiviazione previsto dalla legislazione tedesca è di 10 anni ed è scaduto. Pertanto, per quanto riguarda la considerazione della Commissione nella decisione di avvio secondo cui la misura in questione potrebbe essere considerata un aiuto alla formazione ai sensi del regolamento generale di esenzione per categoria, la Germania ha risposto che, a causa della documentazione incompleta, il *Land* non è in grado di determinare se le condizioni di cui all'articolo 31 del suddetto regolamento fossero soddisfatte. Il *Land* non sa se e in quale misura le persone formate nell'ambito di tali programmi siano state assunte da Ryanair dopo il completamento della formazione. Le autorità tedesche non sanno se e in quale misura Ryanair sostenga normalmente i costi di formazione per le varie categorie di dipendenti e in quali casi i dipendenti debbano sostenere essi stessi i costi di formazione (su base proporzionale).

(136) In merito al quarto punto, la Germania osserva che la questione se le condizioni cumulative per l'esistenza di un aiuto di Stato siano soddisfatte nel caso di specie non è pertinente, in quanto qualsiasi recupero sarebbe in ogni caso prescritto dopo 10 anni, in linea con l'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589, l'inizio del periodo decorre dalla data di concessione dell'aiuto ed è determinante la data dell'ultimo pagamento. L'ultimo pagamento è avvenuto alla fine del 2003, per cui il termine di prescrizione è scaduto alla fine del 2013. La Germania asserisce che il sostegno alla formazione è stato esaminato per la prima volta nella richiesta di informazioni della Commissione del 13 marzo 2017. A quella data, il termine di prescrizione era già scaduto da oltre tre anni e non poteva quindi più essere interrotto.

4.2.3. *Il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione*

(137) La Germania contesta l'esistenza di un aiuto di Stato, in quanto la decisione di costruire l'hangar di manutenzione e il finanziamento della scuola per piloti ed equipaggio erano una decisione autonoma della dirigenza di FFHG.

(138) Essa respinge inoltre l'affermazione del denunciante secondo cui l'hangar di manutenzione poteva essere utilizzato solo per interventi sui principali tipi di aeromobili utilizzati all'epoca da Ryanair (Boeing 737). Vi potevano essere sottoposti a manutenzione anche altri aeromobili a medio raggio, come gli Airbus A320. La Germania ha spiegato che l'hangar di manutenzione è progettato per avere una vita utile a lungo termine di circa 30 anni. Poiché il contratto con Ryanair ha una durata di 15 anni, FFHG non avrebbe avuto alcun interesse a progettare un hangar di manutenzione per l'uso esclusivo da parte di Ryanair.

(139) La Germania sostiene che non vi sono elementi per ritenere che a Ryanair sia stato concesso un vantaggio attraverso la conclusione dei contratti. FFHG ha effettuato uno studio dettagliato sulla redditività, che è stato presentato al consiglio di vigilanza. Alcuni degli assunti contenuti in tale studio sono stati messi in discussione dalla Commissione. La Germania non dispone di elementi che indichino che gli assunti della dirigenza fossero all'epoca manifestamente errati dal punto di vista ex ante pertinente.

(140) Inoltre la Germania sottolinea che, anche supponendo che nel caso di specie sia stato concesso a Ryanair un vantaggio ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato e che la misura fosse imputabile allo Stato (cosa che non era), tale aiuto agli investimenti poteva essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE e degli orientamenti comunitari del 2005 concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ([28]) (gli «orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione») applicabili all'epoca.

([27]) *Deutsche Lufthansa AG/Commissione*, udienza del 9 luglio 2018.
([28]) GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(141) Infine la Germania sostiene che il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione sarebbe compatibile con il mercato interno. Secondo la Germania, grazie alla costruzione dell'hangar manutenzione e della scuola per piloti ed equipaggio sarebbero stati creati circa 50 posti di lavoro qualificati. La Germania ritiene che l'infrastruttura creata fosse necessaria e adeguata per conseguire l'obiettivo di sviluppo regionale, come dimostra il suo buon utilizzo che soddisfa anche le prospettive a medio termine.

4.2.4. *I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair*

(142) La Germania ribadisce la sua posizione secondo cui i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair non costituiscono aiuti di Stato. Sottolinea inoltre che, contrariamente a quanto ipotizzato dalla Commissione nella decisione di avvio (considerando 108 e 109), la valutazione e il ragionamento della Germania non sono cambiati nel corso del tempo.

(143) La modifica e l'adeguamento della base contrattuale su un periodo di circa 15 anni sono prassi corrente in questo settore. Ciò è dovuto, ad esempio, alle modifiche del quadro normativo applicabile e in particolare al fatto che i nuovi orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato concessi agli aeroporti e alle compagnie aeree sono stati introdotti due volte durante tale periodo, ridefinendo la prassi di esercizio di un aeroporto regionale.

(144) La Germania dubita che allo Stato si possa imputare un qualsiasi vantaggio. Essa ribadisce che all'epoca la dirigenza di FFHG ha agito in modo indipendente, il che significa che tali contratti sono stati negoziati con Ryanair in totale autonomia. In particolare tali contratti non richiedevano l'approvazione del consiglio di vigilanza (*Aufsichtsrat*), ma potevano essere legalmente conclusi dalla sola dirigenza.

(145) Il fatto che il *Land* Renania-Palatinato abbia concluso contratti di marketing con Ryanair nel 2005 e successivamente nel 2017 non indica che il *Land* intendesse mantenere e promuovere le attività di trasporto aereo di Ryanair presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(146) Inoltre, alla luce della più recente giurisprudenza degli organi giurisdizionali dell'Unione, la Germania dubita dell'esistenza di selettività. La Germania sostiene che il semplice fatto che sia stato concluso un contratto bilaterale non può, di per sé, giustificare la selettività. Nella sentenza pronunciata nella causa T-77/16 del 13 dicembre 2018 ([29]), il Tribunale ha sottolineato che il semplice fatto che i contratti bilaterali si discostino dai requisiti del tariffario applicabile o di altri contratti bilaterali non dà luogo a selettività. Piuttosto, la Commissione deve essere in grado di dimostrare che le condizioni concesse a una compagnia aerea differiscono da quelle che si applicherebbero ad altre compagnie aeree. La Germania spiega che i contratti di servizi aeroportuali del 2013 e del 2015 non prevedono nuove tasse aeroportuali diverse dal tariffario generale dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Piuttosto, i contratti di servizi aeroportuali del 2013 e del 2015 prorogano ulteriormente le condizioni esistenti per un periodo rispettivamente di tre e cinque anni.

(147) Secondo la Germania, le tariffe concordate con Ryanair sono in linea con il tariffario generale dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn, che dal 2006 è rimasto sostanzialmente invariato. L'unica differenza tra l'accordo accessorio n. 2 del 2016 e il tariffario generale dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn è che i diritti aeroportuali di [...] EUR per passeggero in partenza si applicano già a partire da [...] passeggeri in partenza e in arrivo e non solo a partire da [...] passeggeri. La Germania sostiene inoltre che qualsiasi altra compagnia aerea che generasse un volume comparabile di passeggeri avrebbe potuto utilizzare l'aeroporto a condizioni comparabili e non discriminatorie, ossia avrebbe potuto concludere un contratto analogo con FFHG.

(148) La Germania sostiene che anche l'accordo accessorio n. 2 del 2016 era conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato e ha presentato a tal fine un'analisi della redditività incrementale elaborata da PwC («studio di PwC»). Il considerando 287 della decisione di avvio indicava che lo studio era stato commissionato non più di due giorni prima della conclusione dell'accordo accessorio n. 2 del 2016. La Germania ha chiarito che la preparazione e la discussione dello studio di PwC con FFHG hanno richiesto un lungo periodo di tempo e che quindi lo studio era pienamente noto alla dirigenza di FFHG al momento della conclusione dell'accordo. La Germania contesta pertanto che lo studio sia stato commissionato solo due giorni prima della conclusione dell'accordo. Essa spiega infatti che PwC aveva sostenuto il processo negoziale fin dall'inizio.

([29]) Sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, *Ryanair e Airport Marketing Services/Commissione*, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Inoltre la Germania sostiene che attraverso l'accordo accessorio n. 2 del 2016 non è stato concesso alcun vantaggio a Ryanair e che la valutazione di PwC è corretta. Nei due anni successivi alla conclusione dell'accordo, il numero di passeggeri è stato superiore a 2 milioni, ossia in media circa 2,28 milioni, pari a oltre il [7-10] % in più rispetto alle previsioni.

(150) In tale contesto, la Germania sottolinea anche che l'accordo accessorio del 2013 non contiene alcuna disposizione che preveda che i diritti aeroportuali di [...] EUR per passeggero si applichino a partire da [...] passeggeri in partenza e in arrivo. Ciò non era necessario, in quanto l'accordo accessorio del 2013 stabilisce espressamente che i costi per i passeggeri in partenza non sono inclusi nell'accordo medesimo. Piuttosto, la base per i diritti aeroportuali relativi ai passeggeri in partenza e in arrivo è sempre stata il tariffario dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn, che si applica allo stesso modo a tutti gli utenti dell'aeroporto. Le tariffe concordate con Ryanair erano pertanto in linea con il tariffario 2012 dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn, che dal 2006 è rimasto pressoché invariato. La Germania sottolinea che la Commissione ha già constatato che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali applicabile presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn non conferiva un vantaggio economico agli utenti dell'aeroporto ([30]).

(151) Inoltre l'obiettivo principale dell'annotazione del 2015 era prorogare i contratti esistenti fino al 31 marzo 2017 per garantire la certezza del diritto all'inizio del processo di privatizzazione. L'annotazione del 2015 comprende una serie di aspetti, alcuni dei quali in precedenza non regolamentati, come il sostegno a Ryanair nella sua ricerca di capacità di hangar. Tuttavia alcune disposizioni erano così generiche e non specifiche (ad esempio «collaborare per trovare strutture di hangaraggio a basso costo») che pare evidente che si trattava di mere espressioni di intenti delle parti a tale riguardo. L'annotazione non ha tuttavia dato luogo a obblighi giuridici con conseguenze monetarie concrete quantificabili che avrebbero potuto essere oggetto di un'analisi economica. Al contrario, sarebbe stato necessario effettuare ulteriori chiarimenti contrattuali, cosa che non è avvenuta.

5. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

5,1. **Esistenza degli aiuti**

(152) 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.

(153) I criteri definiti all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulativi. Pertanto, affinché una misura possa costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE devono essere soddisfatte tutte le condizioni indicate di seguito. Il sostegno finanziario deve essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali, favorire talune imprese o talune produzioni, falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

(154) Nelle sezioni che seguono, la Commissione valuterà se le misure descritte nella sezione 2 soddisfano tali criteri cumulativi e costituiscono pertanto un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.1. *Sulle misure di potenziale aiuto a favore di FFHG*

5.1.1.1. Garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG

5.1.1.1.1. Nozione di impresa e di attività economica

(155) Conformemente alla decisione di avvio, la Commissione conclude che FFHG è un'impresa che esercita un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (si vedano i considerando 148 e 149 della decisione di avvio).

([30]) Decisione (UE) 2016/789 della Commissione, del 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante il finanziamento dell'aeroporto di Francoforte Hahn e i rapporti finanziari tra l'aeroporto e Ryanair (GU L 134 del 24.5.2016, pag. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), considerando 494.

5.1.1.1.2. Utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato

(156) Conformemente alla decisione di avvio (si veda il considerando 150), la Commissione ritiene che la garanzia sia imputabile allo Stato e coinvolga risorse statali.

5.1.1.1.3. Vantaggio economico

(157) La decisione di avvio non è giunta a una conclusione in merito al vantaggio economico.

(158) La questione è se la garanzia concessa dal *Land* a FFHG, in particolare il prezzo della garanzia concordato tra FFHG e il *Land*, costituisca un vantaggio economico. A tal fine occorre stabilire se la garanzia è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato; in altre parole occorre valutare se, in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni comparabili operante in condizioni normali di economia di mercato avrebbe potuto essere indotto a concedere la garanzia in questione ([31]).

(159) La sezione 3 della comunicazione della Commissione del 2008 sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ([32]) («comunicazione sulle garanzie») stabilisce una serie di condizioni per valutare più agevolmente se una garanzia è conforme al principio dell'operatore in un'economia di mercato e se può essere esclusa l'esistenza di un vantaggio.

(160) Le condizioni cumulative di cui al punto 3.2 della comunicazione sulle garanzie che devono essere soddisfatte per escludere la presenza di un vantaggio economico sono le seguenti: a) il beneficiario della garanzia non si trova in difficoltà finanziarie; b) la garanzia può essere correttamente misurata al momento della concessione; c) la garanzia non assiste più dell'80 % del prestito (o di un'altra obbligazione finanziaria) in essere; e d) per la garanzia viene pagato un prezzo orientato al mercato.

(161) Il *Land* e FFHG hanno concordato un premio di garanzia del 2,56 % sulla base di una valutazione effettuata da un consulente incaricato a tal fine ([33]). Nella sua valutazione, il consulente incaricato dalle autorità tedesche ha innanzitutto stimato il rating individuale di FFHG con lo strumento RiskCalc di Moody's. Sulla base delle relazioni finanziarie sottoposte a revisione contabile di FFHG per il 2012, il rating individuale è stato valutato a [...] per un anno e a [...] cinque anni ([34]). Il consulente delle autorità tedesche ha adeguato tale rating individuale in base alle caratteristiche contrattuali specifiche della garanzia, ottenendo una stima di [...] (corrispondente a [...] sulla scala Standard & Poor's).

(162) Nella decisione di avvio la Commissione ha espresso dubbi in merito alle stime dei consulenti incaricati dalle autorità tedesche. I dubbi riguardavano il metodo applicato, nonché la pertinenza dei dati utilizzati per determinare il premio di garanzia. Inoltre il denunciante ha espresso dubbi circa l'applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(163) La Commissione valuterà quindi se il principio dell'operatore in un'economia di mercato sia applicabile e, in caso affermativo, se il premio di garanzia del 2,56 % sia conforme al mercato.

([31]) Cfr., ad esempio, sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione («Tubemeuse»)*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 29; sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione («ALFA Romeo»)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punti 18 e 19; sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, *Cityflyer Express/Commissione*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 51; sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione*, cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punto 104; sentenza del Tribunale del 6 marzo 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione*, cause riunite T-228/99 e T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

([33]) Considerando 21.

([34]) La stima del rating di FFHG sulla base dello strumento RiskCalc di Moody's e del bilancio non sottoposto a revisione contabile per il 2012 è pari a [...].

5.1.1.1.3.1. L'applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato

(164) La prima questione è se, sulla base di un'analisi economica, il comportamento del *Land* Renania-Palatinato avrebbe potuto essere in linea di principio adottato da un operatore privato. Ciò presuppone che l'attività in questione sia un'attività economica e che un investitore privato intraprenderebbe a priori una tale attività.

5.1.1.1.3.1.1. La conclusione di un contratto di garanzia è un'attività economica

(165) Secondo la Corte di giustizia, «l'applicabilità del criterio dell'investitore privato dipende, in definitiva, dal fatto che lo Stato membro interessato concede, nella sua qualità di azionista e non nella sua qualità di potere pubblico, un vantaggio economico ad un'impresa a esso appartenente» ([35]). Nel caso di specie, lo Stato ha concluso un contratto di garanzia con Haitec a favore di FFHG. Il contratto di garanzia con Haitec e l'accordo sul premio di garanzia con FFHG sono disciplinati dal diritto civile, nella fattispecie il *Kreditsicherungsrecht* tedesco (la legge tedesca sulle operazioni garantite). Pertanto, concludendo tale contratto, lo Stato non ha agito nella sua funzione sovrana, bensì come operatore privato. Né Lufthansa né il governo tedesco contestano che l'attività di cui trattasi non costituisca un esercizio di prerogative dei pubblici poteri e sia pertanto un'attività economica.

5.1.1.1.3.1.2. Un operatore privato avrebbe potuto sottoscrivere il contratto di garanzia in questione

(166) Secondo la Corte di giustizia, l'esame della questione se un operatore privato avrebbe intrapreso una siffatta attività economica deve essere interpretato in maniera estensiva ([36]). Si ritiene compatibile con il principio dell'operatore in un'economia di mercato il fatto che il settore pubblico fornisca capitali per assicurare la temporanea sopravvivenza di un'impresa, a condizione che essa continui a operare in modo redditizio dopo la ristrutturazione ([37]). Solo quando la situazione economica della società alla quale viene conferito il capitale, unitamente alla situazione del settore interessato, non mostra prospettive di miglioramento, l'apporto di capitale aggiuntivo non può più essere considerato compatibile con il principio dell'operatore in un'economia di mercato. Questo ragionamento vale anche per i premi di garanzia al momento della loro fissazione ([38]).

(167) Contrariamente a quanto sostenuto nelle osservazioni del denunciante, la Germania ha confermato alla Commissione che Haitec non si trovava in difficoltà finanziarie. Inoltre la questione se, di fatto, nessun altro investitore privato avrebbe in quel momento concesso una siffatta garanzia a Haitec a favore di FFHG è irrilevante. L'unico elemento decisivo è se l'attività sia ancora economicamente sostenibile, in modo che un *ipotetico* investitore possa contemplare una tale scelta. Il semplice fatto che FFHG fosse giuridicamente obbligata a portare avanti un'attività asseritamente deficitaria con Ryanair (il che non è vero nel caso di specie) non è sufficiente per qualificare la garanzia tra il *Land* e Haitec come non redditizia dal punto di vista commerciale. Come indicato in precedenza, i disavanzi temporanei non escludono l'applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato a condizione che sia evidente un miglioramento durevole nel lungo periodo. Nel caso di specie, le informazioni fornite da Haitec mostrano che gli investimenti di quest'ultima nell'hangar di manutenzione, pari a circa 40 milioni di EUR, erano notevolmente superiori a quanto inizialmente previsto, il che dimostra che la garanzia ha avuto un effetto di incentivazione economica che ha portato a un rafforzamento durevole del sito ed era pertanto economicamente ragionevole.

(168) Al fine di valutare se l'attività economica in questione sarebbe stata svolta da un operatore privato, occorre anche esaminare il contesto giuridico dell'attività economica stessa, nel caso di specie il contratto di garanzia. In altre parole, affinché il principio dell'operatore in un'economia di mercato sia inapplicabile, il contratto di garanzia dovrebbe essere non redditizio anche nella sua concezione teorica. Come indicato in precedenza, la garanzia era concepita per avere un effetto economico positivo, cosa che ha avuto. Tuttavia, anche nell'ipotesi di un ipotetico

([35]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, *Commissione/Electricité de France (EDF)*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punto 82 e segg.

([36]) Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punto 107.

([37]) Cfr. ssentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, *Repubblica italiana/Commissione*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 20: «A questo proposito, va precisato che il comportamento dell'investitore privato, cui deve essere raffrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, anche se non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine».

([38]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, *Repubblica italiana/Commissione*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punti 23 e 24.

fallimento del progetto di costruzione dovuto al verificarsi di una delle circostanze di cui al considerando 19, il contratto di garanzia era concepito per rimanere economicamente redditizio nonostante tali circostanze. Infatti il contratto di garanzia è stato formulato in modo tale che, in caso di attivazione della garanzia, l'importo della stessa sarebbe dovuto dal *Land* solo in concomitanza con la restituzione della proprietà da parte di Haitec e, ai sensi della sezione C, punto 3, articolo 8 del contratto, senza l'obbligo per FFHG di indennizzare Haitec per qualsiasi tipo di spese. Ciò significa che, in caso di attivazione della garanzia, FFHG riceverebbe un lotto di terreno, compreso l'hangar edificato su di esso, senza rimborsare a Haitec le relative spese. FFHG riceverebbe quindi una proprietà di valore superiore e potrebbe utilizzarla per altri scopi commerciali. A sua volta, il valore delle quote del *Land* in FFHG aumenterebbe. La Commissione osserva inoltre che, dopo il trasferimento delle quote del *Land* in FFHG ad HNA nel 2017, FFHG era tenuta a trasferire la proprietà, compreso l'hangar edificato su di essa, al *Land* in caso di escussione della garanzia. Pertanto un investitore privato avrebbe potuto contemplare una siffatta attività economica.

(169) La Commissione conclude che si applica il principio dell'operatore in un'economia di mercato.

5.1.1.1.3.2. Conformità al mercato del premio di garanzia

(170) La seconda questione è se il premio di garanzia del 2,56 % sia conforme al mercato.

(171) I dubbi della Commissione erano i seguenti ([39]). In primo luogo, per calcolare il rendimento delle obbligazioni con scadenza a 15 anni emesse da società con rating [...], l'«approccio basato sui benefici» prende in considerazione il rendimento delle obbligazioni con scadenza a 10 anni emesse da tali società e aggiunge quindi il differenziale tra il rendimento dei titoli di Stato tedeschi con scadenza a 15 e 10 anni. È probabile che tale differenziale sia inferiore allo stesso differenziale per le società con un rating [...], a causa del fatto che i titoli di Stato tedeschi hanno un rating AAA molto elevato (ossia, per i rating di alta qualità il differenziale tra i rendimenti delle obbligazioni con diverse scadenze non è elevato rispetto a un differenziale analogo per le imprese con un rating più basso). Di conseguenza la Commissione ha constatato che la stima del premio di garanzia effettuata da [la società di consulenza] utilizzando tale metodo potrebbe sottostimare il parametro di riferimento di mercato. In secondo luogo, lo stesso dubbio deriva dall'applicazione di un approccio comparativo con i tassi CDS, che sono indicatori ampiamente riconosciuti del rischio di credito. I tassi CDS rivelano che un premio di garanzia adeguato per una società con rating individuale di [...] dovrebbe essere compreso tra il 3,10 % e il 4,41 %, a seconda che sia o meno incluso un adeguamento per le caratteristiche specifiche del contratto. Il premio di garanzia concordato del 2,56 % si colloca al di sotto del limite inferiore di tale intervallo. In terzo luogo, la Commissione ha osservato che, anche accettando tutti gli adeguamenti del rating proposti dalla Germania e considerando [...] come rating di FFHG, il premio di garanzia ottenuto dai tassi CDS (3,1 %) è superiore al 2,56 % concordato dalle parti. Nel complesso, tali argomentazioni hanno sollevato il timore che il premio di garanzia concordato possa essere troppo basso rispetto alle condizioni di mercato per le società con lo stesso rating di FFHG.

(172) L'osservazione della Germania secondo cui il *Land* poteva avvalersi della competenza di [la società di consulenza] e il premio di garanzia stabilito da [la società di consulenza] non poteva essere messo in discussione ex post deve essere scartata. Ciò significherebbe che la competenza esclusiva della Commissione in materia di controllo degli aiuti di Stato potrebbe essere aggirata da valutazioni errate di società di consulenza nazionali o private. La Commissione era pertanto legittimata a mettere in discussione i calcoli di [la società di consulenza] al fine di valutare l'esistenza o meno di un vantaggio economico.

(173) Analogamente, l'argomentazione della Germania secondo cui la Commissione non ha tenuto conto nel suo calcolo del fatto che la garanzia in questione è una «garanzia di esecuzione del contratto» e ha conferito al *Land* Renania-Palatinato un vantaggio economico che compensa il premio di garanzia più basso non è pertinente ai fini del calcolo del prezzo di mercato.

(174) Per contro, Lufthansa ha sostenuto che il premio di garanzia ottenuto dai tassi CDS (3,1 %) è il parametro di riferimento sbagliato, in quanto la Commissione ha erroneamente trattato FFHG, di fatto, come un «mutuatario».

([39]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 154 a 159.

(175) Inoltre, secondo Lufthansa, il premio di garanzia sarebbe dovuto ammontare almeno al 7,98 %, con un conseguente vantaggio del 5,42 %. Lufthansa sostiene che la comunicazione sui tassi di riferimento avrebbe dovuto essere presa in considerazione, ma solo come indicazione per il calcolo del premio di garanzia. Essa afferma che la situazione economica di FFHG era effettivamente tale che nessun altro investitore privato avrebbe preso in considerazione un siffatto contratto e che tale profilo di rischio dovrebbe essere tenuto in considerazione.

(176) La Commissione respinge entrambe le argomentazioni. La Commissione aveva il diritto di utilizzare la comunicazione sui tassi di riferimento e di conseguenza ha valutato FFHG con un rating [...] che, come spiegato sopra (considerando 171), non è un rating di alta qualità e deriva proprio dalla situazione economica di FFHG.

(177) La Commissione conclude pertanto che il premio di garanzia non era conforme al mercato.

(178) In conclusione, la differenza di prezzo tra il tasso minimo conforme al mercato stabilito dalla Commissione (3,10 %) e il tasso effettivo (2,56 %) per la garanzia costituisce un vantaggio economico (0,54 %).

5.1.1.1.4. Selettività

(179) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura, per essere definita aiuto di Stato, deve favorire «talune imprese o talune produzioni». La garanzia a favore di Haitec a un prezzo inferiore a quello di mercato favorisce solo FFHG come impresa ed è pertanto selettiva.

5.1.1.1.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

(180) Nella decisione di avvio la Commissione ha ritenuto che FFHG sia in concorrenza con altri gestori aeroportuali dell'Unione, almeno potenzialmente, per attrarre compagnie aeree dell'Unione, in un contesto in cui tali compagnie godono della libertà di offrire servizi di trasporto aereo su ogni rotta all'interno dell'Unione, conformemente alla legislazione dell'Unione in materia di trasporto aereo. Pertanto il vantaggio economico individuato a livello della garanzia Haitec su base preliminare falsa la concorrenza, almeno potenzialmente, e incide sugli scambi tra Stati membri ([40]).

(181) Occorre tuttavia esaminare se la differenza di 0,54 punti, che costituisce il vantaggio economico, sia una misura di aiuto esente dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1407/2013.

(182) In primo luogo, il premio di garanzia rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1407/2013.

(183) In secondo luogo, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) n. 1407/2013, l'importo complessivo degli aiuti «de minimis» concessi da uno Stato membro a un'impresa non può superare 200 000 EUR nell'arco di tre esercizi finanziari.

(184) Se tuttavia, come nel caso di specie, la misura in questione è una garanzia, l'equivalente sovvenzione lordo deve essere preso in considerazione a norma dell'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1407/2013 e devono essere rispettate altre condizioni specifiche. A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1407/2013, tale regolamento si applica solo agli aiuti il cui equivalente sovvenzione lordo può essere calcolato con precisione in anticipo («aiuti trasparenti»). A norma dell'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1407/2013, gli aiuti concessi sotto forma di garanzie costituiscono aiuti «de minimis» trasparenti se, da un lato, la garanzia per singola impresa assiste fino all'80 % del prestito sotteso e, dall'altro, l'importo garantito non supera 1,5 milioni di EUR per una durata di cinque anni o 750 000 EUR per dieci anni. Allo stesso tempo, a norma dell'articolo 4, paragrafo 6, lettera a), del regolamento (UE) n. 1407/2013, occorre garantire che il beneficiario dell'aiuto non sia oggetto di procedura per insolvenza o non soddisfi le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura di una tale procedura su richiesta dei suoi creditori.

([40]) Decisione di avvio del procedimento, considerando 161.

(185) Nel caso di specie, né a FFHG né ad alcuna impresa ad essa collegata ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 1407/2013 è stato concesso un aiuto di Stato ai sensi di tale regolamento nei tre anni precedenti la concessione della garanzia. FFHG non era all'epoca oggetto di procedura per insolvenza né soddisfaceva le condizioni per l'apertura di una tale procedura nel periodo in cui è stato concesso l'aiuto. La Germania ha inoltre confermato che la garanzia non supera l'80 % del contratto di vendita. Infine la differenza di 0,54 punti tra il tasso minimo conforme al mercato stabilito dalla Commissione (3,10 %) e il tasso effettivo (2,56 %) è convertita in un equivalente sovvenzione lordo annuo di 33 480 EUR che, dopo tre anni, è pari a un totale di 100 440 EUR, notevolmente inferiore all'importo massimo previsto dal regolamento (200 000 EUR).

(186) In conclusione, il vantaggio concesso a FFHG attraverso la garanzia soddisfa la condizione del regolamento (UE) n. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Conclusioni

(187) A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1407/2013, si ritiene che la misura non soddisfi tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e sia pertanto esente dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

5.1.1.2. La «doppia» vendita da parte di FFHG di un lotto di terreno

(188) Per quanto riguarda l'esercizio del diritto di recesso da parte di FFHG dalla vendita del lotto di terreno «residenziale» al *Land* Renania-Palatinato, la Commissione ritiene opportuno avviare l'analisi in relazione all'unico punto sul quale aveva sollevato dubbi nella decisione di avvio, vale a dire se la restituzione della proprietà del lotto «residenziale» dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG sia avvenuta al valore di mercato.

(189) In primo luogo, la Commissione si rammarica che, contrariamente a quanto previsto nel contratto di vendita del 2014, non sia stata commissionata alcuna perizia al momento dell'esercizio del diritto di recesso da parte di FFHG. Questa circostanza indica, a prima vista, che la restituzione della proprietà potrebbe non essere avvenuta al valore di mercato.

(190) Al contrario, la restituzione del lotto «residenziale» è avvenuta allo stesso prezzo determinato per tale lotto dalla perizia del comitato di esperti per i valori immobiliari per l'area di Osteifel-Hunsrück, integrata da una relazione della SGD Nord, per il contratto di vendita del 2014, ossia 0 EUR.

(191) In secondo luogo, la Commissione osserva che un mese dopo aver esercitato il suo diritto di recesso, FFHG ha venduto lo stesso lotto di terreno per 1,25 milioni di EUR ad ADC, un investitore privato, con contratto del 6 luglio 2016 tra ADC, FFHG e il *Land* Renania-Palatinato (considerando 25).

(192) In terzo luogo, come spiegato dalla Germania nella sua comunicazione del 26 ottobre 2017, la Commissione osserva che la firma di tale contratto di vendita ha una storia in cui risultano coinvolti sia FFHG che il *Land* Renania-Palatinato (considerando da 22 a 26).

(193) Nella sentenza *Land Burgenland/Commissione*, la Corte ha ritenuto che, quando una pubblica autorità procede alla vendita di un'impresa che le appartiene tramite una gara di appalto aperta, trasparente e non condizionata, si può presumere che il prezzo di mercato corrisponda all'offerta più elevata, fermo restando che deve dimostrarsi, in primo luogo, che tale offerta ha valore di impegno e che essa è credibile e, in secondo luogo, che non è giustificata la presa in considerazione di fattori economici diversi dal prezzo. Infatti, in simili condizioni, la Commissione non può essere tenuta a ricorrere, ai fini della verifica del prezzo di mercato, ad altri strumenti, come perizie indipendenti ([41]).

([41]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2013, *Land Burgenland e altri/Commissione*, cause riunite C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punti 94 e 95.

(194) Nel caso di specie il *Land* Renania-Palatinato sapeva che FFHG aveva ricevuto, nell'ambito di una gara pubblica, un'offerta di 1,25 milioni di EUR per il lotto «residenziale», in quanto ha utilizzato tale offerta per fissare il prezzo del lotto nell'accordo di privatizzazione con SYT. Inoltre il *Land* Renania-Palatinato sapeva anche, in quanto parte del contratto di vendita concluso tra il *Land* Renania-Palatinato, FFHG e ADC il 6 luglio 2016, ossia un mese dopo l'esercizio del diritto di recesso da parte di FFHG, che in tale contratto il lotto di terreno «residenziale» era valutato 1,25 milioni di EUR.

(195) Per questi motivi, accettando senza contestazioni che FFHG esercitasse il diritto di recesso senza la nomina di un esperto per stimare il valore di mercato del lotto «residenziale», il *Land* Renania-Palatinato non ha agito conformemente al comportamento di un operatore in un'economia di mercato. Un operatore in un'economia di mercato avrebbe insistito sulla nomina di un esperto che determinasse il valore del lotto. In linea con i principi di cui al considerando 193 e alla luce dell'offerta di ADC ricevuta durante la procedura di gara pubblica, il valore che il mercato era disposto a pagare per il lotto di terreno «residenziale» era in quel momento di 1,25 milioni di EUR. Il *Land* aveva il diritto di esigere tale prezzo da FFHG per il lotto «residenziale» a titolo di compensazione.

(196) La Commissione conclude pertanto che l'esercizio del diritto di recesso a un prezzo pari a 0 EUR, anziché a 1,25 milioni di EUR, ha conferito a FFHG un vantaggio di 1,25 milioni di EUR.

(197) Come indicato nella decisione di avvio (considerando 179, 180 e 190), sono soddisfatte le altre condizioni per accertare la presenza di aiuti di Stato (impresa e attività economica, utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato, selettività, distorsione della concorrenza ed incidenza sugli scambi). Né la Germania né le parti interessate hanno contestato tale circostanza nelle loro osservazioni.

(198) Pertanto l'esercizio del diritto di recesso a 0 EUR, anziché a 1,25 milioni di EUR, costituisce un aiuto di Stato di 1,25 milioni di EUR a favore di FFHG.

5.1.2. *Sulle misure di potenziale aiuto a favore di Ryanair*

5.1.2.1. Il sostegno alla formazione a favore di Ryanair

5.1.2.1.1. Nozione di impresa e di attività economica

(199) Nella decisione di avvio la Commissione ha ritenuto, in via preliminare, che Ryanair fosse un'impresa e che l'erogazione di formazione costituisse un'attività economica ([42]).

(200) Poiché la Germania ribadisce la sua posizione, ossia che il sostegno alla formazione non costituisce un aiuto di Stato trattandosi di un esercizio di prerogative dei pubblici poteri, la Commissione deve rispondere alle argomentazioni presentate dalla Germania.

(201) Le autorità tedesche hanno affermato che una misura volta a ridurre la disoccupazione, come la misura in esame, presenta una componente sociale che è di interesse generale. Tuttavia, indipendentemente dalla questione se tale misura possa ricadere nell'obbligo dello Stato tedesco di essere uno «Stato sociale» (*Sozialstaatsprinzip* di cui all'articolo 20, comma 1, della Costituzione tedesca) e costituire quindi un esercizio di prerogative dei pubblici poteri nell'ordinamento giuridico tedesco, le nozioni di «attività economica» e di «esercizio di prerogative dei pubblici poteri» sono nozioni autonome del diritto europeo in materia di aiuti di Stato e devono pertanto essere intese di conseguenza. Si può ritenere che un'entità agisca esercitando prerogative dei pubblici poteri quando l'attività in questione è una missione che rientra nei compiti essenziali dello Stato o si ricollega a tali compiti per la sua natura, per il suo oggetto e per le norme alle quali è assoggettata ([43]). Come già affermato nella decisione di avvio ([44]), una misura di contrasto della disoccupazione è stata considerata in passato come un sostegno a un'attività economica e quindi come un aiuto di Stato ([45]).

([42]) Decisione di avvio del procedimento, considerando da 205 a 208.
([43]) Sentenza della Corte di giustizia del 18 marzo 1997, *Calì e Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punti 22 e 23.
([44]) Decisione di avvio del procedimento, considerando 207.
([45]) Cfr. ad esempio la decisione della Commissione, del 2 luglio 2016, relativa all'aiuto di Stato SA.36671 (2013/N) — Svezia — Aiuto all'occupazione per l'inserimento professionale dei giovani lavoratori (GU C 204 del 18.7.2013, pag. 9).

(202) La Commissione ha valutato se il sostegno alla formazione in questione, volto a contrastare la disoccupazione, potesse essere considerato un servizio sociale di interesse generale e quindi un «esercizio di prerogative dei pubblici poteri» ai sensi della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Tuttavia i servizi sociali di interesse generale si qualificano come «esercizio di prerogative dei pubblici poteri» solo se si basano sul principio di solidarietà. Poiché la misura consiste in diversi pagamenti, non esiste un sistema di contributi reciproci ma indipendenti basati sull'adesione. Inoltre la misura non è inclusa nel sistema di istruzione nazionale tedesco.

(203) Inoltre l'aiuto alla formazione non è solo di interesse generale, ma anche di interesse economico di Ryanair. Essendosi aggiudicata un contratto remunerato, Ryanair svolge innanzitutto un servizio commerciale standard per il quale esiste un mercato.

(204) Infine, sebbene lo Stato possa aver esaminato la formazione impartita prima di concedere i fondi, sembra che non vi sia stato alcun monitoraggio continuo. Inoltre la Germania non sembra aver definito il contenuto dei corsi di formazione stessi. Pertanto il sostegno alla formazione non costituisce un esercizio di prerogative dei pubblici poteri.

(205) Se una misura non costituisce un esercizio di prerogative dei pubblici poteri, l'interesse generale è irrilevante ai fini della valutazione dell'esistenza di un «aiuto di Stato» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(206) Pertanto, poiché la Germania non ha fornito alcun nuovo elemento che possa portare la Commissione a un'altra conclusione, il sostegno alla formazione riguarda un'attività economica.

5.1.2.1.2. Utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato

(207) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio (si veda il considerando 132), la Germania ha confermato che Ryanair era la destinataria finale dei pagamenti del *Land* e che HCM era solo un intermediario. Le tesi opposte dedotte da Ryanair vanno quindi disattesa.

(208) Il fatto che la Germania avrebbe finanziato solo il 50 % dei fondi versati da HCM a Ryanair, come sostiene Ryanair, è irrilevante al fine di determinare se siano state utilizzate risorse statali e se il sostegno alla formazione sia imputabile alla Germania, in quanto solo la parte finanziata dalla Germania è oggetto di indagine.

(209) La Commissione conclude pertanto che sono state utilizzate risorse statali imputabili allo Stato.

5.1.2.1.3. Vantaggio economico

(210) Per stabilire se Ryanair abbia beneficiato o meno di un vantaggio in virtù del sostegno alla formazione, la Germania e le parti interessate sono state invitate a fornire informazioni riguardo al fatto se Ryanair sostenga normalmente essa stessa i costi di formazione di cui trattasi e alla questione se sia stata pagata o meno due volte (una volta dagli studenti e una volta da HCM) per i costi di formazione sostenuti nell'ambito di questo programma.

(211) Secondo la Corte, spetta alla Commissione dimostrare, nella sua decisione, l'esistenza di un aiuto di Stato ([46]). Tuttavia tale obbligo deve essere valutato alla luce degli elementi di informazione di cui la Commissione poteva disporre quando ha adottato la sua decisione ([47]). Infatti, «non si può [...] escludere in modo generale la possibilità, per la Commissione, di basarsi su un complesso di circostanze atto a rivelare l'esistenza, di fatto, di un programma di aiuti» ([48]). Nell'ambito della valutazione globale di un vantaggio economico, la Commissione deve tenere conto di tutte le opzioni che un operatore avrebbe ragionevolmente preso in considerazione, di tutti gli elementi d'informazione disponibili e idonei a influenzare significativamente la sua decisione, nonché degli sviluppi prevedibili alla data in cui è stata adottata la decisione di concedere un vantaggio ([49]).

(212) La Germania e Ryanair non hanno fornito alcuna informazione riguardo al fatto se la compagnia aerea sostenga normalmente essa stessa i costi di formazione di cui trattasi e se sia stata o meno pagata due volte. La Germania e Ryanair hanno sostenuto che dopo sei anni secondo il diritto irlandese e dopo dieci anni secondo il diritto tedesco non erano più tenute a conservare le informazioni. Tuttavia, dopo che Lufthansa ha presentato una denuncia formale il 4 marzo 2011, che è stata trasmessa alla Germania il 18 marzo 2011, la Commissione ha posto alla Germania domande concrete sul sostegno alla formazione, cui la Germania ha risposto il 14 giugno 2011. Una legislazione nazionale in materia di tenuta dei registri non può esentare uno Stato membro o una parte interessata dall'obbligo di cooperare con la Commissione. Anche se così fosse, la Germania è venuta a conoscenza della possibile qualificazione del sostegno alla formazione come aiuto di Stato nel 2011, ossia in un momento in cui era ancora soggetta all'obbligo nazionale di conservare il documento negli archivi. All'epoca era chiaro che la Commissione avrebbe probabilmente adottato una decisione in merito a tale misura. La Germania è quindi responsabile della mancata conservazione dei documenti. La Commissione valuta pertanto l'esistenza di un aiuto sulla base delle informazioni ricevute.

(213) Dalle osservazioni della Germania nel 2019 emerge che, nel periodo 2001-2003, il ministero del Lavoro, degli affari sociali, della famiglia e della sanità della Renania-Palatinato ha concesso ad HCM un finanziamento di [1,5-2,0 milioni] di EUR.

(214) Dalle osservazioni presentate dalla Germania nel 2019 risulta che almeno due assegni per 220 427,64 EUR e 639 146,04 EUR sono stati emessi da HCM a favore di Ryanair. Gli assegni sono stati addebitati sul conto di HCM il 17 gennaio 2003.

(215) Nel 2003 sono stati inoltre versati ad HCM altri 680 627,94 EUR provenienti dal ministero del Lavoro, degli affari sociali, della famiglia e della sanità della Renania-Palatinato.

(216) Né la Germania né Ryanair hanno fornito prove atte a dimostrare che il prezzo della formazione erogata da Ryanair fosse conforme al mercato e corrispondesse alle esigenze del mercato.

(217) La Commissione ritiene pertanto che il sostegno alla formazione costituisca un vantaggio economico per Ryanair.

5.1.2.1.4. Selettività

(218) Né le osservazioni della Germania né quelle delle parti interessate hanno contestato la selettività della misura. La Commissione conferma pertanto la sua conclusione preliminare secondo cui qualsiasi vantaggio economico derivante dalla misura, a esclusivo beneficio di Ryanair, sarebbe selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([46]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 17 novembre 2022, *Volotea e easyJet/Commissione*, cause riunite C-331/20 P e C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punto 111.

([47]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 17 novembre 2022, *Volotea e easyJet/Commissione*, cause riunite C-331/20 P e C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punto 112; cfr. anche sentenza della Corte di giustizia del 10 luglio 1986, *Belgio/Commissione*, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, punto 16, e sentenza della Corte di giustizia del 20 settembre 2017, *Commissione/Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punto 70.

([48]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 13 aprile 1994, *Repubblica federale di Germania e Pleuger Worthington GmbH/Commissione*, cause riunite C-324/90 e C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, punto 15.

([49]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 17 novembre 2022, *Volotea e easyJet/Commissione*, cause riunite C-331/20 P e C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punto 113.

5.1.2.1.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

(219) Come concluso nella decisione di avvio e in assenza di osservazioni che contestino la distorsione della concorrenza e l'incidenza sugli scambi, la Commissione ritiene che tale criterio sia soddisfatto.

5.1.2.1.6. Conclusioni

(220) La Commissione conclude che il sostegno alla formazione costituisce un aiuto di Stato.

5.1.2.2. Il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione

5.1.2.2.1. Nozione di impresa e di attività economica

(221) Ryanair costituisce un'impresa e il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione costituisce un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.2.2.2. Vantaggio economico

(222) Come indicato al considerando 105 della decisione di avvio, la Germania ha fornito un'analisi della redditività dei contratti in questione per dimostrare la loro conformità al principio dell'operatore in un'economia di mercato. Tale analisi consiste nel calcolo di un VAN aggregato dei flussi di cassa attribuibili ai contratti (vale a dire hangar di manutenzione, scuola per piloti ed equipaggio e alloggi per studenti). Tali flussi di cassa comprendono i ricavi, come i canoni di locazione di Ryanair e i pagamenti per l'utilizzo degli alloggi, nonché i costi, come i costi di manutenzione. Le proiezioni dei flussi di cassa coprono il periodo 2010-2024 e sono attualizzate a un tasso del [4,0-4,5] %. Sulla base di queste ipotesi, l'analisi mostra un VAN positivo di [100 000-200 000] EUR, il che significa che le entrate di cassa attualizzate superano le uscite. Secondo la Germania, questo risultato rivela la redditività dei contratti e ne suggerisce la conformità al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(223) L'analisi della redditività presentata dalla Germania sembrava contenere diversi vizi, illustrati nella decisione di avvio.

(224) In primo luogo, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che i flussi di cassa calcolati dalla Germania comprendessero importi oggetto di ammortamento tra [40 000-50 000] EUR all'anno e [60 000-70 000] EUR all'anno, che in linea di principio non dovrebbero rientrare nel calcolo, in quanto l'ammortamento è un concetto contabile che non corrisponde ai flussi di cassa effettivi. Se gli importi oggetto di ammortamento fossero esclusi dal calcolo, il valore attuale netto diventerebbe negativo a circa [(- 500 000)-(- 400 000)] EUR.

(225) In secondo luogo, sembra che nell'analisi non fossero stati inclusi costi di investimento iniziali per la trasformazione dei locali in alloggi. Ciò appare poco plausibile in quanto la Germania ha sottolineato che era necessaria una trasformazione dei locali.

(226) In terzo luogo, l'analisi comprendeva un'entrata di cassa di [1 000-10 000] EUR all'anno, la cui natura non era chiara. Rettificare di conseguenza i flussi di cassa renderebbe ancora più negativo il valore attuale netto associato a questi tre contratti.

(227) Infine la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il tasso di attualizzazione del [4,0-4,5] % non appariva giustificato e sembrava eccessivamente basso per il periodo in cui tali contratti sono stati firmati nel 2009/2010.

(228) Le giustificazioni che FFHG è stata in grado di fornire per tali vizi appaiono sufficienti alla Commissione per invalidare l'analisi preliminare della Commissione esposta nella decisione di avvio.

(229) In primo luogo, dopo aver valutato l'analisi della redditività presentata dalla Germania, la Commissione conclude che l'importo oggetto di ammortamento era già stato escluso dai flussi di cassa calcolati dalla Germania.

(230) In secondo luogo, la Commissione rileva che il costo dell'investimento iniziale di circa [100 000-200 000] EUR era già stato preso in considerazione nell'analisi della redditività e riconosce che, anche se non fosse stato preso in considerazione (il che non è avvenuto), la sua aggiunta comporterebbe comunque un VAN positivo.

(231) In terzo luogo, la Commissione è soddisfatta della spiegazione di FFHG secondo cui le entrate di cassa annuali contestate nella decisione di avvio riguardavano in realtà costi di riscossione annuali o costi accessori fissi che rappresentano *uscite* di cassa e sono stati debitamente calcolati nell'analisi della redditività.

(232) In quarto luogo, la Commissione riconosce che, anche supponendo che il tasso di attualizzazione del [4,0-4,5] % contestato nella decisione di avvio (considerando 266) fosse troppo basso, un tasso di attualizzazione più elevato avrebbe avuto un impatto positivo, anziché negativo, sul VAN a causa del profilo dei flussi di cassa di tali contratti. La Commissione osserva infatti che un canone di locazione speciale pagato da Ryanair per il 2010 rappresentava un'entrata di cassa significativa di [0-5] milioni di EUR e che ciascuno dei 14 anni successivi ha comportato un'uscita di cassa molto modesta. La Commissione conclude che l'aumento del tasso di attualizzazione porterebbe comunque alla conclusione che i contratti erano conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(233) Sulla base di tali ulteriori spiegazioni da essa verificate, la Commissione ribalta la posizione espressa nella decisione di avvio e conclude che non vi è alcun vantaggio economico per Ryanair.

5.1.2.2.3. Conclusioni

(234) La Commissione conclude che il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione a beneficio di Ryanair non costituisce un aiuto di Stato a favore di Ryanair ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.2.3. I contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair

5.1.2.3.1. Nozione di impresa e di attività economica

(235) In quanto compagnia aerea, Ryanair costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Sia i servizi di marketing che i servizi aerei costituiscono attività economiche. Il primo criterio di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE è pertanto soddisfatto.

5.1.2.3.2. Utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato

(236) I contratti di marketing sono stati conclusi tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair. I pagamenti per il sostegno al marketing sono stati finanziati direttamente dal bilancio del *Land* e quindi con risorse statali e sono imputabili allo Stato.

5.1.2.3.3. Vantaggio economico

(237) Per valutare se una misura costituisca un aiuto, si deve determinare, secondo la giurisprudenza consolidata, se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([50]).

(238) Occorre esaminare se il principio dell'operatore in un'economia di mercato sia applicabile ai contratti in questione e, in caso affermativo, se sia rispettato.

5.1.2.3.3.1. Valutazione individuale dei contratti di marketing

(239) La prima questione è se i contratti di marketing del 2005 e del 2017 e i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 debbano essere valutati singolarmente o congiuntamente. La seconda questione è se il *Land* Renania-Palatinato e il gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn FFHG debbano essere considerati come un unico soggetto ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore privato in un'economia di mercato.

([50]) Cfr., ad esempio, sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, *Spagna/Commissione*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

(240) Per quanto riguarda la prima questione, la Germania sostiene che FFHG non ha partecipato in alcun modo alla conclusione dei contratti di marketing. In particolare dopo la privatizzazione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel 2017, il *Land* Renania-Palatinato non aveva motivo di coinvolgere FFHG nella conclusione dei contratti di marketing. In quanto azionista di minoranza (17,5 %),il *Land* Renania-Palatinato,), non controllava FFHG neanche nel 2005 per cui non aveva motivo di coinvolgerla nel contratto di marketing. Le parti contraenti erano solo il *Land* e Ryanair. Pertanto la strategia di marketing deve essere esaminata separatamente dallo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(241) Inoltre, per quanto riguarda la seconda questione, la Commissione ha già osservato nella decisione di avvio che entrambi i contratti di marketing erano stati conclusi dal *Land* Renania-Palatinato in un momento in cui il *Land* non controllava FFHG. Infatti, al momento della conclusione del contratto di marketing del 2005 con Ryanair, le autorità del *Land* detenevano solo il 17,5 % di FFHG, mentre la maggior parte delle azioni di quest'ultima (65 %) era detenuta da Fraport, società in cui il *Land* Renania-Palatinato non ha mai detenuto partecipazioni ([51]). Al momento della conclusione del contratto di marketing del 2017, nell'ottobre 2017, il *Land* Renania-Palatinato non controllava FFHG in quanto aveva venduto le sue quote nella società ad HNA Airport Group GmbH sulla base di un accordo di acquisto di azioni concluso il 9 agosto 2017, e quindi prima della conclusione del contratto di marketing. Pertanto, nell'ambito dell'applicazione di tale principio, il *Land* Renania-Palatinato non può essere considerato un gestore aeroportuale che costituisce un'entità economica unica con FFHG. Ciò differisce dalla situazione che ha dato luogo alla prima sentenza *aeroporto di Charleroi* ([52]). In tale causa, l'aeroporto era detenuto ed economicamente dipendente dalla regione Vallonia che ha stipulato il contratto controverso con Ryanair, il che significava che la regione Vallonia prendeva parte all'attività economica esercitata dall'aeroporto e otteneva una contropartita di natura finanziaria per la concessione delle misure.

(242) Ryanair sostiene che anche una partecipazione di minoranza, come quella detenuta dal *Land* in FFHG prima del 2009, può giustificare un'analisi congiunta da un punto di vista giuridico, in quanto Fraport e il *Land* Assia, gli altri due azionisti di FFHG, erano a loro volta, rispettivamente, una società di proprietà dello Stato e un ente statale. Ryanair ritiene pertanto che, prima che il *Land* Renania-Palatinato acquisisse una partecipazione dell'82,5 % in FFHG il 1º gennaio 2009, sia il firmatario del contratto di marketing del 2005 sia i proprietari di FFHG fossero in ultima analisi lo Stato tedesco.

(243) La Commissione respinge tale ragionamento per i motivi seguenti: in primo luogo, come indicato in precedenza, il *Land* Renania-Palatinato non deteneva alcuna partecipazione in Fraport. In secondo luogo, il *Land* Assia e il *Land* Renania-Palatinato sono soggetti giuridici pubblici locali distinti (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, ossia *Gebietskörperschaften*) e, in virtù del sistema federale tedesco, non sono soggetti al controllo dello Stato federale al momento della conclusione di contratti di marketing o di servizi aeroportuali, in quanto gli investimenti economici regionali in un aeroporto rientrano nella competenza dei *Länder* in assenza di una competenza federale (articolo 30 e articolo 70, comma 1, della Costituzione tedesca). Pertanto le azioni detenute dal *Land* Assia non potevano influenzare i poteri di azionista che il *Land* Renania-Palatinato poteva esercitare su FFHG. Né i vantaggi economici derivanti al *Land* Assia in qualità di azionista vanno a beneficio del *Land* Renania-Palatinato, data la netta separazione dei bilanci dei soggetti giuridici pubblici. Pertanto la Commissione si limiterà a valutare se il *Land* Renania-Palatinato, in quanto entità unica, abbia agito come un investitore privato in un'economia di mercato.

(244) Alla luce di quanto precede, la Commissione valuterà i contratti di marketing singolarmente e il principio dell'operatore in un'economia di mercato unicamente per il *Land* Renania-Palatinato.

([51]) Cfr. decisione Hahn I, considerando 17 e segg. e 182. Al momento della conclusione del contratto di marketing del 2005, i principali azionisti di Fraport erano il *Land* Assia (31,7 %), la Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, una società di proprietà della città di Francoforte sul Meno (20,3 %), la Repubblica federale di Germania (obbligazione permutabile; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) e Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punti da 53 a 61.

(245) Poiché il *Land* Renania-Palatinato non può essere considerato il gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn ai fini della valutazione dei contratti di marketing del 2005 e del 2017, il metodo dei costi incrementali stabilito negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione per quanto riguarda l'applicazione del principio dell'operatore in un'economia di mercato ai contratti tra aeroporti controllati dallo Stato e compagnie aeree non è applicabile ai contratti di marketing del 2005 e del 2017.

5.1.2.3.3.2. Applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato

(246) Secondo la Germania, i pagamenti in questione non costituiscono aiuti di Stato in quanto le somme versate dal *Land* Renania-Palatinato a Ryanair corrispondevano al prezzo di mercato dei servizi di marketing forniti.

(247) In primo luogo, occorre valutare se i contratti di marketing costituiscano un esercizio di prerogative dei pubblici poteri. Questi contratti di marketing sono generalmente conclusi tra due soggetti privati, ad esempio un aeroporto e una compagnia aerea. Per quanto riguarda l'applicabilità del principio dell'operatore in un'economia di mercato, va ricordato che l'obiettivo non è quello di mettersi al posto di un qualsiasi operatore in un'economia di mercato, bensì al posto di un operatore in un'economia di mercato che si trovi nella situazione del *Land* Renania-Palatinato.

(248) Occorre pertanto considerare la portata del principio dell'operatore in un'economia di mercato per quanto riguarda il *Land* Renania-Palatinato.

(249) Secondo il punto 77 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato, «devono essere presi in considerazione solo i benefici e gli obblighi connessi al ruolo dello Stato nella sua qualità di operatore economico, ad esclusione di quelli connessi al suo ruolo di potere pubblico», il che significa, tra l'altro, che non si deve tenere conto di considerazioni di interesse generale come lo sviluppo regionale.

(250) I vantaggi dei contratti di marketing in termini di sviluppo del turismo regionale, ovvero i potenziali ricavi generati dal turismo per la regione, non possono essere presi in considerazione in un'eventuale analisi del rispetto dei criteri dell'operatore in un'economia di mercato ([53]). Nel caso di specie, la Germania e Ryanair non hanno presentato alcuna prova che dimostri che, con la conclusione dei contratti di marketing, il *Land* Renania-Palatinato avrebbe potuto aspettarsi un guadagno finanziario in qualità di operatore in un'economia di mercato, a parte lo sviluppo del turismo nella regione.

(251) Pertanto non è importante quanto la Germania abbia valutato in modo approfondito che Ryanair disponesse di un elevato livello di competenza in materia di marketing territoriale e che fosse l'unica compagnia aerea operante presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn a poter essere presa in considerazione per l'acquisto di servizi di marketing. È altresì irrilevante se Ryanair sia stata selezionata conformemente alla normativa tedesca in materia di appalti pubblici. La valutazione si limita alla questione se i contratti di marketing potevano comportare un guadagno finanziario oltre allo sviluppo del turismo regionale.

(252) La Germania non ha contestato il fatto che il *Land* Renania-Palatinato non benefici di un eventuale aumento delle entrate del gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn che potrebbe derivare da un aumento del traffico. Il *Land* Renania-Palatinato non gestisce l'aeroporto di Francoforte-Hahn e al momento della conclusione del contratto di marketing del 2005 era solo un azionista di minoranza (17,5 %), mentre al momento della conclusione del contratto di marketing del 2017 non deteneva azioni in tale aeroporto, e questi sono gli unici momenti rilevanti ai fini della valutazione in base al principio dell'operatore in un'economia di mercato. Le autorità tedesche non hanno indicato alcun guadagno legato all'aumento delle entrate dell'aeroporto di Francoforte-Hahn che avrebbe potuto avvantaggiare il *Land* Renania-Palatinato in qualità di azionista dell'aeroporto.

(253) Al contrario, nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, la Germania ha ribadito che i contratti di marketing dovrebbero essere considerati atti a facilitare la promozione del turismo, unitamente all'accessibilità, alla connettività e allo sviluppo economico della regione, e che il loro fine non è quello di perseguire profitti dalla gestione dell'aeroporto di Francoforte Hahn.

([53]) Cfr. decisione (UE) 2020/1671, considerando 178.

(254) Prima delle decisioni di firmare i contratti di marketing con Ryanair non è stato sviluppato nessun piano finanziario per valutare tali potenziali benefici.

(255) I proventi futuri dai diritti aeroportuali e dalle altre entrate derivanti a FFHG in virtù delle operazioni di trasporto aereo di Ryanair presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn non fanno parte delle entrate che un ipotetico operatore in un'economia di mercato che agisca in base a considerazioni di redditività e nella stessa situazione del *Land* Renania-Palatinato avrebbe preso in considerazione nel valutare se concludere i due contratti di marketing in questione. Al momento della conclusione del contratto di marketing del 2017, il *Land* Renania-Palatinato non era più azionista di FFHG. Al momento della conclusione del contratto di marketing del 2005, il *Land* Renania-Palatinato era azionista di minoranza di FFHG. Sebbene nel 2005 il *Land* Renania-Palatinato avrebbe beneficiato solo indirettamente dell'aumento dei profitti generati da FFHG attraverso dividendi o plusvalenze, in qualità di azionista di minoranza di FFHG, il *Land* non avrebbe avuto alcun interesse a finanziare integralmente misure volte ad aumentare il traffico presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn senza un cofinanziamento da parte della stessa FFHG o del suo azionista di controllo e senza acquisire quote aggiuntive in FFHG.

(256) Tutti questi elementi dimostrano che le decisioni di concludere i contratti di marketing non avevano alcun legame economico con le azioni detenute dal *Land* Renania-Palatinato in FFHG ([54]). La Germania non ha contestato questo punto.

(257) In conclusione, i pagamenti effettuati dal *Land* a Ryanair sulla base dei contratti di marketing sono della stessa natura dei pagamenti effettuati a una compagnia aerea da parte di un ente pubblico per avviare o mantenere servizi di trasporto aereo verso un determinato aeroporto al fine di promuovere lo sviluppo economico della regione in cui è situato l'aeroporto. Tale pratica, pur essendo comunemente osservabile negli enti pubblici incaricati dello sviluppo economico di una regione, è estranea a un operatore in un'economia di mercato che agisca in base a considerazioni di redditività. La Commissione ritiene pertanto che il principio dell'operatore in un'economia di mercato non sia applicabile.

(258) Pertanto il principio dell'operatore in un'economia di mercato non è applicabile alla conclusione dei contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair, in quanto il *Land* Renania-Palatinato non ha tratto alcun vantaggio da tali contratti nel suo ruolo di operatore economico, ma ha piuttosto perseguito obiettivi di ordine pubblico.

(259) Infine la Commissione osserva che si ritiene che un intervento non comporti un vantaggio quando l'intervento statale costituisce una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese incaricate di un servizio di interesse economico generale per assolvere obblighi di servizio pubblico, di modo che tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto alle imprese antagoniste ([55]). Nel caso di specie la Germania non ha tuttavia fornito alcuna indicazione del fatto che a Ryanair fossero affidati obblighi di servizio pubblico.

5.1.2.3.3.3. Per completezza: determinazione del vantaggio conferito a Ryanair

(260) La constatazione che il principio dell'operatore in un'economia di mercato non si applica ai contratti di marketing è sufficiente per concludere che i pagamenti ricevuti da Ryanair costituiscono un vantaggio per quest'ultima.

([54]) Cfr. decisione (UE) 2020/1671 della Commissione, considerando 178.

([55]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 2 settembre 2010, *Commissione/Deutsche Post AG*, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, punto 41, e sentenza della Corte di giustizia del 9 giugno 2011, *Comitato «Venezia vuole vivere» et al./Commissione*, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, punto 92.

(261) Per completezza, al fine di determinare l'esistenza di un vantaggio per Ryanair, se il principio dell'operatore in un'economia di mercato fosse applicabile ai contratti di marketing (il che non è vero), la Commissione ha esaminato tutte le circostanze pertinenti del caso, conformemente alla comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato. Ad esempio, possono verificarsi circostanze eccezionali in cui l'acquisto di beni o servizi da parte di un'autorità pubblica, anche se effettuato a prezzi di mercato, può non essere considerato conforme alle condizioni di mercato, soprattutto quando l'acquisto del servizio in questione non risponde ai bisogni reali dell'autorità pubblica ([56]).

(262) La questione al centro della valutazione della Commissione in merito all'esistenza di un vantaggio conferito a Ryanair in tale scenario alternativo è se il *Land* Renania-Palatinato avesse una reale necessità dei servizi di marketing acquistati presso Ryanair al fine di conseguire il suo obiettivo di ordine pubblico, vale a dire la promozione del *Land* stesso.

(263) L'affermazione della Germania e di Ryanair secondo cui il *Land* Renania-Palatinato avrebbe acquistato servizi di marketing da Ryanair a prezzi di mercato può essere tralasciata. La questione decisiva nel caso di specie è se vi sia stata una reale necessità di tali servizi. La Commissione non prenderà quindi in considerazione la perizia esterna sulla conformità del prezzo al mercato né il sistema di monitoraggio messo in atto per monitorare il persistere della presunta conformità al mercato dell'attuazione del contratto di marketing.

(264) La Commissione valuta se i contratti di marketing siano stati conclusi per l'acquisto di servizi di marketing autentici o se il vero obiettivo di tali contratti fosse quello di concedere aiuti a Ryanair in cambio della prestazione di servizi aerei da parte di Ryanair dall'aeroporto di Francoforte-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. L'acquisto dei servizi di marketing serviva soltanto a giustificare i pagamenti a Ryanair per mantenere quest'ultima nell'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(265) Per i motivi esposti di seguito, la Commissione è giunta alla conclusione che l'acquisto di servizi di marketing serviva solo a giustificare i pagamenti a Ryanair per mantenere quest'ultima nell'aeroporto di Francoforte-Hahn; anche se i servizi di marketing avessero avuto un certo effetto marketing (il che non è avvenuto), questo non era l'intenzione principale dei contratti, che devono essere considerati piuttosto come sovvenzioni nascoste, e i benefici finanziari dell'effetto marketing non sono stati conseguiti dal *Land* Renania-Palatinato.

- *Non vi era alcuna reale intenzione da parte del Land Renania-Palatinato di pubblicizzare la regione*

(266) La Germania contesta la considerazione della Commissione, contenuta nella decisione di avvio, secondo cui i contratti di marketing non miravano a pubblicizzare la regione. Le autorità tedesche sostengono che l'onere della prova di tale assunto incombe alla Commissione. La Commissione non è d'accordo. Nella decisione di avvio la Commissione ha stabilito che, a prima vista, lo scopo dei contratti di marketing era quello di garantire che Ryanair operasse voli verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn con una determinata frequenza. Spettava quindi alla Germania dimostrare che, in realtà, il *Land* Renania-Palatinato ha acquistato servizi di marketing autentici.

(267) Per i motivi elencati di seguito, sulla base delle osservazioni ricevute, la Commissione conferma la valutazione preliminare della decisione di avvio.

(268) In primo luogo, la mancanza di volontà da parte del *Land* Renania-Palatinato di pubblicizzare la regione è dimostrata dalle circostanze in cui è stato concluso il contratto di marketing.

([56]) Cfr. sentenza del Tribunale del 14 giugno 2023, *Ryanair e Airport Marketing Services/Commissione*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punto 167, in cui si sostiene che, per quanto riguarda la censura delle ricorrenti relativa alla base giuridica del criterio della 'reale necessità', occorre ricordare che la legittimità di una decisione della Commissione che constata l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE deve essere valutata in primo luogo alla luce delle norme oggettive del Trattato FUE (si veda, in tal senso, la sentenza del 16 luglio 2014, *Germania/Commissione*, T-295/12, non pubblicata, ECLI:EU.T:2014:675, punto 181, e la giurisprudenza ivi citata).

(269) Il *Land* Renania-Palatinato aveva un interesse di politica economica a mantenere Ryanair presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn. Negli anni dal 2001 al 2003 il *Land* Renania-Palatinato ha concesso a Ryanair un aiuto per la formazione dei piloti e dell'equipaggio (considerando da 199 a 220). La Germania ha sostenuto che l'aeroporto di Francoforte-Hahn era un importante datore di lavoro, in grado di ridurre la disoccupazione nella regione di Francoforte-Hahn.

(270) Inoltre, nel segmento passeggeri, la competitività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn rispetto agli aeroporti vicini dipendeva fortemente da Ryanair. A causa della sua ubicazione geografica, l'aeroporto di Francoforte-Hahn non è accessibile con i trasporti pubblici dalla città più vicina con la stessa facilità con cui possono essere raggiunti, ad esempio, gli aeroporti di Colonia-Bonn, Francoforte sul Meno o Strasburgo, che hanno ciascuno un collegamento ferroviario diretto. Francoforte-Hahn è interessante per i passeggeri principalmente in ragione dei voli a basso costo che offre. L'aeroporto dipendeva quindi fortemente dal fatto che Ryanair continuasse a operarvi e a offrire tariffe a basso costo.

(271) In secondo luogo, la Commissione non comprende per quale motivo il *Land* Renania-Palatinato abbia cercato di promuovere la regione come destinazione turistica investendo una quota considerevole del suo bilancio di marketing (Lufthansa, che non è stata contraddetta dalla Germania su questo punto, parla del 30-50 %) nei servizi di marketing di un'unica compagnia aerea.

(272) Il *Land* Renania-Palatinato può essere raggiunto con vari mezzi di trasporto, tra cui auto, treno e autobus. A causa della sua ubicazione geografica, il modo più conveniente per spostarsi da e verso l'aeroporto è in automobile o in autobus. Per i turisti non è particolarmente allettante dover noleggiare un'auto per raggiungere la destinazione turistica più vicina (circa un'ora per Treviri o Coblenza). Ciò suggerisce che l'aeroporto sia concepito prevalentemente per il trasporto di passeggeri in partenza dal *Land* Renania-Palatinato verso altre destinazioni. In effetti, secondo le osservazioni della Germania, da uno studio di Dornier Consulting è emerso che il [75-80] % del traffico aeroportuale era in uscita, il che significa che i passeggeri di Ryanair da Francoforte-Hahn sono per la maggior parte in partenza. Ciò suggerisce che la promozione di rotte da/verso questo aeroporto ha maggiori probabilità di migliorare il turismo altrove.

(273) Inoltre la Germania non ha approfondito l'ipotesi di Ryanair secondo cui il *Land* utilizzava i servizi di marketing di Ryanair come portafoglio di marchi. Pertanto questa ipotesi ex post di Ryanair non può essere sostenuta.

(274) La Commissione ritiene pertanto che per il *Land* Renania-Palatinato i contratti in questione avessero come principale effetto atteso e obiettivo non tanto l'acquisizione di servizi di marketing al fine di promuovere il territorio della Renania-Palatinato, quanto il sostegno finanziario alle operazioni di trasporto aereo di Ryanair da e verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

- *Focalizzazione sulle attività di volo di Ryanair anziché sui servizi di marketing*

(275) I servizi acquistati dal *Land* Renania-Palatinato sulla base dei contratti di marketing comprendono collegamenti sul sito web di Ryanair alle offerte turistiche nel *Land* Renania-Palatinato ([57]), annunci di retargeting che utilizzano i dati raccolti dai visitatori del sito web di Ryanair ([58]), il posizionamento della Renania-Palatinato sulla pagina Facebook e sul blog di Ryanair ([59]), due pagine della rivista di bordo di Ryanair ([60]) e una campagna stampa a beneficio dell'industria turistica della Renania-Palatinato ([61]). Questi canali mediatici si rivolgono essenzialmente a clienti (potenziali) di Ryanair e nemmeno a tutti. Ad esempio, il contratto di marketing del 2017 prevede solo il posizionamento della destinazione Renania-Palatinato sulle homepage di Ryanair per il Regno Unito, l'Irlanda e l'Italia, con menzione esplicita, in tale contesto, dei collegamenti aerei di Ryanair verso Londra-Stansted, Edimburgo, Newquay e Roma. Sembra quindi che, anziché promuovere il territorio della Renania-Palatinato in quanto tale, i limitati servizi di marketing forniti da Ryanair sulla base dei contratti di marketing del 2005 e del 2017, in particolare gli annunci limitati alle sole parti dei siti web della compagnia aerea associate alla destinazione in questione, promuovano in primo luogo le operazioni di trasporto aereo di Ryanair da/verso la Renania-Palatinato.

([57]) Cfr. articolo 1 del contratto di marketing del 2005 e allegato 1 del contratto di marketing del 2017.
([58]) Cfr. allegato 1 del contratto di marketing del 2017.
([59]) Cfr. allegato 1 del contratto di marketing del 2017.
([60]) Articolo 2 del contratto di marketing del 2005.
([61]) Articolo 3 del contratto di marketing del 2005.

(276) La Commissione non contesta l'affermazione di Ryanair secondo cui il marketing sul suo sito web potrebbe effettivamente indurre i clienti di acquistare un volo verso la Renania-Palatinato. È possibile che i visitatori, come sostenuto da Ryanair nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, «passino senza soluzione di continuità dalla visualizzazione di una pubblicità all'acquisto di un biglietto sullo stesso sito web o, viceversa, dalla prenotazione di un biglietto alla visualizzazione di una pubblicità relativa alla destinazione, il che potrebbe influenzare la scelta della loro destinazione per il viaggio successivo».

(277) Il punto chiave, come spiegato in precedenza (considerando 275), è che i servizi di marketing di Ryanair sono specificamente rivolti a coloro che hanno già deciso di visitare il suo sito web. Come affermato dalla stessa Ryanair, ciò può avvenire durante l'acquisto di un biglietto aereo, il che significa che si tratta generalmente di persone che sono già clienti di Ryanair. Pertanto questa caratteristica costituisce un'ulteriore indicazione del fatto che i servizi di marketing non erano concepiti per promuovere la regione in generale, né hanno avuto l'effetto di farlo, ma piuttosto hanno promosso specificamente i servizi di trasporto aereo verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn offerti da Ryanair.

(278) Inoltre entrambi i contratti di marketing contengono impegni precisi di Ryanair per quanto riguarda le operazioni di servizio aereo (basare un certo numero di aeromobili presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn conformemente al contratto di marketing del 2005 e trasportare un certo numero di passeggeri all'anno conformemente al contratto di marketing del 2017). Un soggetto esclusivamente interessato all'acquisizione di servizi di marketing non avrebbe alcun interesse a includere nei contratti che formalizzano tale acquisizione obblighi imposti al fornitore dei servizi di marketing per quanto riguarda le operazioni di trasporto aereo. L'esistenza di tali obblighi nei contratti di servizi di marketing implica di fatto che Ryanair sia remunerata, attraverso i pagamenti di marketing effettuati dal *Land* Renania-Palatinato, per le sue operazioni di trasporto aereo da/verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

- *Focalizzazione su Ryanair anziché su un fornitore di servizi di marketing online qualsiasi*

(279) La pubblicità nella rivista di bordo di Ryanair si rivolgeva solo a un numero ristretto di potenziali viaggiatori, vale a dire quelli che già utilizzano i servizi di Ryanair. I turisti cui si rivolge Ryanair non sono la principale clientela turistica del *Land* Renania-Palatinato. Il *Land* Renania-Palatinato può essere raggiunto con vari mezzi di trasporto, tra cui auto, treno e autobus. Tale contraddizione indica che il *Land* non aveva alcuna reale intenzione di promuovere il turismo concludendo i contratti di marketing con Ryanair.

(280) I servizi di marketing hanno avvantaggiato Ryanair più di quanto abbiano promosso il *Land* Renania-Palatinato e la zona circostante. I servizi di marketing forniti da Ryanair non potevano promuovere efficacemente il *Land* Renania-Palatinato e la zona circostante e pertanto la scelta di Ryanair non era sufficientemente giustificata in termini economici; i servizi di marketing di Ryanair non hanno prodotto l'effetto asserito; e i contratti in questione, anche se avessero avuto un effetto, avrebbero avvantaggiato Ryanair più di chiunque altro.

(281) Come indicato in precedenza, la Commissione dubita che i contratti di marketing conclusi con Ryanair abbiano avuto un effetto positivo per il *Land*. Supponendo che queste campagne di marketing abbiano avuto l'effetto di incentivare i clienti Ryanair ad acquistare biglietti aerei per la Renania-Palatinato, questo effetto sarebbe andato innanzitutto a vantaggio della compagnia aerea e sarebbe stato il frutto di uno sforzo di promozione dei servizi di cui Ryanair avrebbe dovuto farsi carico direttamente.

(282) Nella decisione *Montpellier* la Commissione ha constatato che Ryanair raggiunge i propri obiettivi di riempimento attraverso la sua politica di prezzo (yield management). Lo «yield management» di Ryanair mira a incentivare i potenziali clienti di questa compagnia a scegliere una particolare destinazione al prezzo ideale per Ryanair. Un elemento essenziale dello «yield management» di Ryanair consiste nel determinare il prezzo massimo che il passeggero è disposto a pagare per il suo biglietto aereo, garantendo al contempo un riempimento ottimale dell'aeromobile al fine di massimizzare i ricavi di Ryanair e consentirle di conquistare il mercato europeo ([62]). Per Ryanair, c'è grande differenza tra i prezzi di alta e bassa stagione. Ciò implica che i passeggeri che viaggiano in alta stagione sono più remunerativi per Ryanair che non quelli che viaggiano in bassa stagione.

(283) Anche la promozione di destinazioni che consentono a Ryanair di ottenere un prezzo di alta stagione sarà nell'interesse della compagnia. Pertanto, se la campagna di marketing ha un impatto, Ryanair ne trarrà direttamente vantaggio.

([62]) Cfr. decisione (UE) 2020/1671 della Commissione, considerando 294.

(284) Inoltre qualsiasi azione di marketing può contribuire ad attirare passeggeri che non siano attratti dal solo prezzo o che non valuterebbero di viaggiare con Ryanair verso la Renania-Palatinato se non fossero esposti a un'azione di marketing. Il fatto di attrarre passeggeri attraverso azioni di marketing permette quindi di ridurre la pressione su Ryanair ad attirare passeggeri solo attraverso la politica di prezzo per raggiungere i propri obiettivi di riempimento.

5.1.2.3.3.3.2. Pratica di Ryanair osservata in altri casi

(285) La Commissione osserva inoltre che il ricorso a contratti di marketing come giustificazione per i pagamenti a favore di Ryanair al fine di mantenere Ryanair presso un determinato aeroporto regionale non è senza precedenti. In particolare, il procedimento di indagine formale della Commissione nel caso SA.33961 relativo all'aeroporto di Nîmes ha dimostrato che, in una situazione in cui il tasso di riempimento di un determinato collegamento era notevolmente diminuito, Ryanair ha esercitato pressioni sugli enti pubblici interessati affinché acquistassero ulteriori servizi di marketing, minacciando di cessare il collegamento in assenza di un aumento puntuale del contributo finanziario ([63]). Per quanto riguarda l'aeroporto di Altenburg-Nobitz, il procedimento di indagine formale della Commissione nel caso SA.26500 ([64]) ha rivelato che, dopo che il gestore aeroportuale si era rifiutato di versare la somma richiesta da Ryanair a titolo di remunerazione per l'attività di marketing relativa alla programmazione estiva dei voli per il 2011, Ryanair aveva cessato l'attività nell'aeroporto nel marzo 2011 ([65]). Più di recente, nel caso SA.47867 relativo all'aeroporto di Montpellier ([66]), la Commissione ha ritenuto che i contratti di marketing con un'associazione locale dissimulassero sovvenzioni volte a promuovere i collegamenti aerei di Ryanair. Il Tribunale ha in seguito riconosciuto che tale conclusione era corretta ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Per completezza: conclusione sul vantaggio conferito a Ryanair

(286) Sulla base degli elementi di prova di cui sopra, la Commissione conclude che l'acquisto dei servizi di marketing presso Ryanair da parte del *Land* Renania-Palatinato si limita a giustificare i pagamenti effettuati a Ryanair per le sue operazioni di volo, ma non fornisce un guadagno finanziario al *Land* Renania-Palatinato nel suo ruolo di operatore economico e non corrisponde a un autentico acquisto di servizi per la promozione del turismo. Anche per questo motivo i contratti di marketing del 2005 e del 2017 conferivano quindi un vantaggio a Ryanair.

5.1.2.3.4. Selettività

(287) Per quanto a conoscenza della Commissione, i contratti di marketing sono stati conclusi con Ryanair a seguito di trattative individuali e inoltre senza alcuna gara pubblica. Pertanto qualsiasi vantaggio economico derivante da tali contratti sarebbe selettivo ([68]).

5.1.2.3.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

(288) Poiché le compagnie aeree sono in concorrenza negli scambi intra UE e Ryanair è una compagnia aerea attiva in tutta l'Unione, la Commissione ritiene in via preliminare che qualsiasi vantaggio economico derivante dai contratti in questione possa falsare la concorrenza e incidere sugli scambi all'interno dell'Unione.

([63]) Decisione (UE) 2016/633 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della camera di commercio e industria di Nîmes-Uzès-Le Vigan, di Veolia Transport Aéroport de Nîmes, di Ryanair Limited e di Airport Marketing Services Limited (GU L 113 del 27.4.2016, pag. 32), considerando 102, 547 e 548.

([64]) Decisione (UE) 2016/287 della Commissione, del 15 ottobre 2014, sugli aiuti di Stato SA.26500 — 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) concessi dalla Germania a Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH e Ryanair Ltd (GU L 59 del 4.3.2016, pag. 22).

([65]) Cfr. sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, *Ryanair e AMS/Commissione*, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, punto 258.

([66]) Cfr. decisione (UE) 2020/1671 della Commissione, considerando 245.

([67]) Cfr. sentenza del Tribunale del 14 giugno 2023, *Ryanair e Airport Marketing Services/Commissione*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punti da 161 a 310.

([68]) Cfr. punto 126 della comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato e sentenza della Corte di giustizia del 4 giugno 2015, *Commissione/MOL*, causa C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punti 60 e segg.

5.1.2.3.6. Conclusioni

(289) La Commissione conclude che i contratti di marketing in questione costituiscono un aiuto di Stato a favore di Ryanair ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.2.4. I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair

(290) Per quanto riguarda i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair, la Commissione ritiene opportuno avviare la valutazione con l'applicazione del principio dell'operatore in un'economia di mercato per valutare se tali contratti abbiano conferito un vantaggio a Ryanair.

(291) A tale riguardo occorre ricordare che, prima della conclusione dei suddetti contratti, il rapporto tra Ryanair e l'aeroporto era disciplinato dai contratti di servizi aeroportuali del 2002 e del 2005. Per quanto riguarda tali contratti, la Commissione ha constatato, nella decisione Hahn I, che essi rispettavano il principio dell'operatore in un'economia di mercato e non costituivano pertanto un aiuto di Stato.

(292) Inoltre è importante tenere presente che i diritti aeroportuali pagati da Ryanair a norma dei contratti di servizi aeroportuali del 2013 e del 2015 corrispondono ai diritti aeroportuali inclusi nel tariffario generale dei diritti aeroportuali che si applica presso Francoforte-Hahn. I tariffari generali 2002 e 2006 sono stati valutati dalla Commissione nella decisione Hahn I e la Commissione ha concluso che non costituivano aiuti di Stato.

(293) Il contratto di servizi aeroportuali del 2002 era inizialmente destinato ad applicarsi fino al 13 febbraio 2017, con un'opzione di proroga fino al 13 febbraio 2022, mentre il contratto di servizi aeroportuali del 2005 era inizialmente applicabile fino al 2027.

(294) Pertanto i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 devono essere valutati rispetto a tale base, in quanto Ryanair era autorizzata, in linea di principio, a continuare a operare presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn sulla base delle condizioni di mercato concordate con FFHG nei contratti di servizi aeroportuali del 2002 e del 2005 rispettivamente fino al 2022 e al 2027. Nella misura in cui i successivi contratti di servizi aeroportuali corrispondono semplicemente ai contratti esistenti (i contratti di servizi aeroportuali del 2002 e del 2005), che di norma continuerebbero a produrre i loro effetti, la posizione economica di Ryanair e FFHG non viene modificata dalla conclusione dei contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016.

5.1.2.4.1. L'accordo accessorio del 2013

(295) L'accordo accessorio del 2013 è un accordo accessorio al contratto sui servizi di assistenza a terra. Come sottolineato dalla Germania e da Ryanair nelle loro osservazioni successive alla decisione di avvio, l'accordo accessorio del 2013 non si discosta dal tariffario dei diritti aeroportuali, ma ne conferma l'applicabilità e si limita ad adeguare le norme in materia di assistenza a terra applicabili a Ryanair agli sviluppi generali nel settore dell'aviazione.

(296) Poiché l'accordo accessorio del 2013 non modifica in modo sostanziale le norme precedentemente applicabili, e le norme precedentemente applicabili sono conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato (come stabilito dalla Commissione nella decisione Hahn I), la Commissione conclude che l'accordo accessorio del 2013 non conferisce alcun vantaggio a Ryanair e non costituisce pertanto un aiuto di Stato.

5.1.2.4.2. L'annotazione 2015

(297) Come descritto al considerando 41, l'annotazione del 2015 proroga di tre anni, fino al 2017, l'accordo accessorio del 2013. Essa comprende inoltre modifiche riguardanti la fornitura di un veicolo con rampa/furgone per manutenzione e la messa a disposizione di uffici amministrativi e spazi di deposito per i pezzi di ricambio.

(298) La semplice fornitura di un veicolo con rampa/furgone per manutenzione e di uffici amministrativi e spazi di deposito non è niente più che un gesto commerciale nei confronti del principale cliente dell'aeroporto. Tali forniture non sono tali da modificare la conclusione della Commissione nella decisione Hahn I secondo cui i pagamenti effettuati da Ryanair a FFHG per i servizi aeroportuali sono conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato.

(299) Poiché l'annotazione del 2015 non modifica in modo sostanziale le norme precedentemente applicabili, e le norme precedentemente applicabili sono conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato, la Commissione conclude che l'annotazione del 2015 non conferisce alcun vantaggio a Ryanair e non costituisce pertanto un aiuto di Stato.

5.1.2.4.3. L'accordo accessorio n. 2 del 2016

(300) L'accordo accessorio n. 2 del 2016 contiene due modifiche relative ai diritti aeroportuali che Ryanair deve pagare: a) a partire da [...] passeggeri all'anno si applica un diritto aeroportuale ridotto di [...] EUR per passeggero. In precedenza, sulla base del tariffario generale 2006, si applicava solo a partire da [...] passeggeri all'anno; e b) un nuovo sistema di sostegno al marketing, in base al quale non sarebbero stati applicati diritti aeroportuali ai passeggeri al di sopra del numero di passeggeri in partenza dell'anno precedente. L'accordo ha una durata fino al 31 marzo 2022.

(301) La Germania ha risposto ai dubbi sollevati dalla Commissione nella decisione di avvio e ribaditi da Lufthansa nelle sue osservazioni in merito alla data dello studio di PwC. In particolare, in linea con le spiegazioni fornite da FFHG nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, la Germania ha chiarito che lo studio di PwC non è stato commissionato due giorni prima della conclusione dell'accordo, ma piuttosto la preparazione e la discussione dello stesso con FFHG hanno richiesto un lungo periodo di tempo, e pertanto le constatazioni dello studio erano note alla dirigenza di FFHG al momento della conclusione dell'accordo.

(302) La Commissione deve inoltre correggere la constatazione preliminare contenuta nella decisione di avvio (considerando 288) secondo cui lo scenario controfattuale sarebbe un progressivo calo del numero di passeggeri di Ryanair negli anni a venire.

(303) Come spiegato in dettaglio dalla Germania, il contesto in cui è stato concluso l'accordo accessorio n. 2 del 2016 era la prevista privatizzazione dell'aeroporto. Ryanair ha insistito per ottenere un contratto di servizi aeroportuali della durata di cinque anni e ha minacciato altrimenti di lasciare immediatamente l'aeroporto. Sulla base delle informazioni trasmesse dalla Germania, la Commissione ritiene che tale minaccia debba essere sembrata credibile all'aeroporto. La credibilità della minaccia è infatti confermata sia da Lufthansa, che rimanda più volte al fatto che Ryanair poteva facilmente uscire dall'aeroporto, sia dalla relazione Oxera presentata da Ryanair. Contrariamente a quanto ritenuto dalla Commissione nella decisione di avvio (considerando 288), l'ipotesi contenuta nello studio di PwC secondo cui, nello scenario controfattuale, Ryanair avrebbe immediatamente cessato tutte le attività presso FFHG a partire dal 2016 è considerata realistica.

(304) La Germania ha inoltre chiarito che le previsioni di costi e ricavi menzionate nello studio di PwC erano a disposizione di FFHG prima della firma dell'accordo e sono state utilizzate da quest'ultima per valutare l'opportunità di concludere l'accordo.

(305) Lo studio di PwC ipotizza che, nello scenario di base, FFHG potesse prevedere un numero costante di passeggeri trasportati da Ryanair pari a [2-3] milioni all'anno dal 2017 al 2021. Nella decisione di avvio (considerando 287), la Commissione ha ritenuto tale scenario piuttosto ottimistico. Tuttavia tali ipotesi si basavano sui documenti di programmazione interni di FFHG che quest'ultima aveva messo a disposizione di PwC, come confermato nelle osservazioni della Germania sulla decisione di avvio. Pertanto, in assenza di indicazioni credibili in senso contrario, la Commissione accetta tali scenari.

(306) Lo studio di PwC confronta uno scenario in cui Ryanair rimane presso l'aeroporto con uno in cui la compagnia lascia l'aeroporto. Esso constata che il contratto Ryanair genera un flusso di cassa disponibile supplementare annuo di [4-5 milioni] di EUR nel 2017, che aumenta gradualmente fino a raggiungere [4,5-5,5 milioni] di EUR nel 2021. Nonostante alcune carenze dello studio, in particolare la mancanza di variazione del numero di passeggeri di Ryanair nei controlli di sensibilità, la Commissione ritiene in ultima analisi che un operatore in un'economia di mercato avrebbe potuto basare la propria decisione su tale studio.

(307) Dallo studio è emerso che l'accordo accessorio n. 2 del 2016 aveva un valore di capitale di [20-25] milioni di EUR, il che è il risultato dell'aggregazione dei flussi di cassa disponibili e della loro attualizzazione al [5-10] % annuo.

(308) Tale risultato non è messo in discussione neppure dalla perizia di A.T. Kearney, che aveva una finalità diversa. Essa analizza la redditività di FFHG nel suo complesso. Tuttavia la questione rilevante ai fini dell'applicazione del principio dell'operatore in un'economia di mercato all'accordo accessorio n. 2 del 2016 è se, in assenza di tale accordo, FFHG sarebbe svantaggiata. La risposta è affermativa, in quanto avrebbe tra [4-5] e [4,5-5,5] milioni di EUR in meno di flusso di cassa disponibile all'anno.

(309) Per questi motivi, la Commissione conclude che l'accordo accessorio n. 2 del 2016 è conforme al criterio dell'operatore in un'economia di mercato. L'accordo accessorio n. 2 del 2016 non conferisce pertanto un vantaggio a Ryanair e non costituisce un aiuto di Stato.

5.2. **Compatibilità dell'aiuto**

(310) In questa sezione la Commissione valuterà la compatibilità delle misure ritenute aiuti di Stato:

a) l'aiuto di Stato a favore di FFHG a seguito del recesso, nel 2016, dal contratto di vendita di terreni del 2014 in relazione al lotto «residenziale»;

b) l'aiuto alla formazione a favore di Ryanair;

c) il sostegno al marketing a favore di Ryanair.

5.2.1. *Sulla misura di aiuto a favore di FFHG*

(311) L'unica misura in esame a favore di FFHG per la quale la Commissione conclude che costituisce un aiuto è la «doppia vendita» da parte di FFHG di un lotto di terreno (considerando 200).

(312) Nella decisione di avvio (considerando da 326 a 330) la Commissione ha spiegato perché, se l'esercizio del diritto di recesso da parte di FFHG a 0 EUR costituisce un aiuto di Stato, essa nutre dubbi circa la sua compatibilità con il mercato interno e ha ricordato alla Germania che l'onere di dimostrare la compatibilità incombe alla Germania.

(313) La Germania non ha indicato alcun motivo di compatibilità dell'aiuto, ma si è limitata a sostenere che questa misura non comporta aiuti a favore di FFHG.

(314) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto di 1,25 milioni di EUR per la vendita del lotto di terreno «residenziale» è incompatibile con il mercato interno e la Germania è tenuta a recuperarlo dal beneficiario.

5.2.2. *Sulle misure di aiuto a favore di Ryanair*

5.2.2.1. L'aiuto alla formazione a favore di Ryanair

(315) Occorre anzitutto esaminare se l'aiuto alla formazione soddisfi le condizioni per beneficiare di un'esenzione per categoria e, in caso contrario, se sia soddisfatta la condizione di cui all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, TFUE.

5.2.2.1.1. Regolamento generale di esenzione per categoria

(316) Nella decisione di avvio, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che l'aiuto alla formazione potesse soddisfare la condizione di cui all'articolo 31 del regolamento generale di esenzione per categoria, ma che fossero necessarie ulteriori informazioni per formulare un parere definitivo. Tuttavia, nonostante la sua richiesta, la Commissione non ha ricevuto ulteriori informazioni né dalla Germania né dalle parti interessate.

(317) La Germania e Ryanair hanno sostenuto di non poter fornire ulteriori documenti in quanto l'obbligo di conservare i documenti richiesti era scaduto a norma del diritto nazionale applicabile.

(318) La Corte di giustizia ha stabilito che spetta allo Stato membro indicare i possibili motivi che giustificano la compatibilità con il mercato interno e dimostrare che sussistono le condizioni per una tale compatibilità ([69]). Gli Stati membri e le parti interessate sono a conoscenza del termine di prescrizione di dieci anni di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589. Essi non possono quindi invocare un termine di prescrizione nazionale asseritamente più breve cui sia assoggettato il loro obbligo di conservare i documenti per sottrarsi a tale onere della prova.

(319) La Commissione non dispone di informazioni sui costi esatti finanziati dall'aiuto alla formazione e pertanto non può valutare se i costi fossero ammissibili ai sensi del regolamento generale di esenzione per categoria. A norma dell'articolo 31, paragrafo 3, di tale regolamento, i costi ammissibili sarebbero stati a) le spese di personale relative ai formatori per le ore di partecipazione alla formazione; b) i costi di esercizio relativi a formatori e partecipanti alla formazione direttamente connessi al progetto di formazione; c) i costi dei servizi di consulenza connessi al progetto di formazione; d) le spese di personale relative ai partecipanti alla formazione e le spese generali indirette per le ore durante le quali i partecipanti hanno seguito la formazione.

(320) Inoltre la Germania non ha presentato informazioni sulla natura e sul contenuto della formazione che consentissero alla Commissione di stabilire che la formazione, o parte di essa, non era del tipo organizzato dalle imprese per conformarsi alla normativa nazionale obbligatoria in materia di formazione (articolo 31, paragrafo 2, del regolamento generale di esenzione per categoria).

(321) Inoltre la Germania non ha fornito informazioni che dimostrassero il rispetto delle intensità massime di aiuto di cui all'articolo 31, paragrafo 4, del regolamento generale di esenzione per categoria.

(322) In assenza di tali informazioni, la Commissione ritiene che la Germania non abbia dimostrato che l'aiuto alla formazione soddisfa la condizione di cui all'articolo 31 del regolamento generale di esenzione per categoria.

5.2.2.1.2. Articolo 107, paragrafo 2, TFUE

(323) La Commissione non può dichiarare l'aiuto alla formazione compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, TFUE perché l'aiuto non è a carattere sociale nel senso stretto dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera a), TFUE, né serve a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali (articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE), né è concesso all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania (articolo 107, paragrafo 2, lettera c), TFUE).

5.2.2.1.3. Articolo 107, paragrafo 3, TFUE

(324) Secondo la giurisprudenza della Corte, la Commissione è tenuta a esercitare il suo potere discrezionale per valutare una misura di aiuto di Stato che non soddisfa le condizioni stabilite nel regolamento generale di esenzione per categoria ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE. A tal fine, può basarsi sull'esperienza acquisita in casi precedenti, sintetizzata nei criteri stabiliti nel regolamento generale di esenzione per categoria ([70]), e sulla comunicazione della Commissione ([71]) che stabilisce i criteri per la valutazione della compatibilità degli aiuti alla formazione soggetti a notifica individuale (la «comunicazione») a partire dal 2009.

([69]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 28 aprile 1993, *Italia/Commissione*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punto 20.

([70]) Cfr. sentenza del Tribunale del 14 luglio 2011, *Freistaat Sachsen (Germania)/Commissione*, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, punti da 42 a 48.

([71]) Comunicazione della Commissione — Criteri per l'analisi della compatibilità degli aiuti di Stato alla formazione soggetti a notifica individuale (GU C 188 dell'11.8.2009, pag. 1), punto 3: «Tali orientamenti sono volti a rendere trasparenti le decisioni della Commissione e la relativa motivazione, per garantire la prevedibilità e la certezza del diritto. Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) [...] gli orientamenti si applicano agli aiuti individuali di formazione, concessi ad hoc o nel quadro di un regime, il cui equivalente sovvenzione superi 2 milioni di EUR per progetto di formazione».

(325) Nel caso di specie, le esenzioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettere a), b) e d), non si applicano ([72]).

(326) Per essere compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, un aiuto di Stato deve soddisfare due condizioni, la prima delle quali è che esso deve essere destinato agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, mentre la seconda è che non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune ([73]).

(327) In via preliminare, la Commissione osserva di aver adottato la comunicazione nel 2009. La Commissione, quando adotta orientamenti, è in linea di principio vincolata dagli stessi ai fini dell'esercizio del suo potere discrezionale. Tuttavia, quando gli Stati membri indicano particolari motivi per cui la Commissione dovrebbe discostarsi dai suoi orientamenti, la Commissione è tenuta a esaminare tali argomenti e a esercitare il suo potere discrezionale tenendo conto degli stessi ([74]).

(328) Nel caso di specie, l'aiuto è stato concesso prima dell'adozione della comunicazione. La Germania e le parti interessate non hanno formulato osservazioni specifiche sulla conformità dell'aiuto alla comunicazione. Per tali motivi, la Commissione ritiene opportuno effettuare la propria valutazione direttamente a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, ispirandosi ai principi stabiliti nella comunicazione.

(329) In primo luogo, l'aiuto deve essere inteso ad agevolare lo sviluppo dell'attività economica. La Germania ha dichiarato che l'aiuto alla formazione si basa su una politica del mercato del lavoro del *Land* Renania-Palatinato. L'obiettivo dell'aiuto è quello di qualificare le persone affinché possano accedere al mercato del lavoro, in particolare nel settore del trasporto aereo. Da un lato, la formazione di potenziali dipendenti costituisce un investimento nello sviluppo economico del settore del trasporto aereo. Dall'altro, l'aumento dell'occupazione nella regione ha un impatto diretto sull'economia della regione, in quanto incide sui consumi e sugli investimenti. La prima condizione è pertanto soddisfatta.

(330) In secondo luogo, l'aiuto alla formazione non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.

(331) Ai sensi dei punti 9, 10, 12 e 16 della comunicazione, si presume che l'aiuto alla formazione non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, quando: a) vi è un fallimento del mercato che giustifichi l'aiuto; b) l'aiuto non è l'unico strumento politico di cui dispongono gli Stati membri per promuovere la formazione; c) l'aiuto alla formazione ha un effetto di incentivazione ed era necessario; e infine d) l'aiuto è proporzionato.

(332) La comunicazione indica innanzitutto che l'aiuto alla formazione dovrebbe essere concesso solo in una situazione di fallimento del mercato. In tale valutazione sono determinanti la natura della formazione e la trasferibilità delle competenze acquisite durante la formazione. Più la formazione è generale e più le competenze sono trasferibili, più è probabile che la formazione comporti esternalità positive. Inoltre l'inclusione di lavoratori disabili o svantaggiati aumenta le esternalità positive della formazione.

([72]) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE riguarda gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. Tale esenzione riguarda solo le regioni in cui la situazione economica è estremamente sfavorevole rispetto all'UE nel suo complesso, il che non è il caso della Renania-Palatinato.
L'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE riguarda gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro. Una politica del mercato del lavoro limitata alla regione della Renania-Palatinato non costituisce un importante progetto di comune interesse europeo.
Infine l'aiuto non promuove la cultura e la conservazione del patrimonio in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera d), TFUE.

([73]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Repubblica d'Austria/Commissione et al.*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punti da 18 a 20.

([74]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 19 luglio 2016, *Kotnik e a.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punti da 37 a 41.

(333) L'aiuto rientrava in una politica del mercato del lavoro che consisteva nei programmi «Qualificazione di piloti per una posizione di comandante o di primo ufficiale nella cabina di pilotaggio 2001/2002», «Qualificazione di assistenti di volo 2001/2002», «Qualificazione di piloti per una posizione di comandante o di primo ufficiale nella cabina di pilotaggio 2002/2003» e «Qualificazione di assistenti di volo 2002/2003».

(334) La natura della formazione è piuttosto specifica. La formazione consente ai partecipanti di lavorare solo come assistente di volo o comandante/primo ufficiale. Per quanto riguarda la trasferibilità delle competenze acquisite, la formazione è stata erogata solo da Ryanair e la Germania e Ryanair non hanno prodotto elementi di prova per contestare che l'80-90 % del personale in questione sia stato assunto da Ryanair dopo la formazione, come sostenuto dal denunciante. Si può presumere che le competenze acquisite nella formazione siano trasferibili per lavorare in altre compagnie aeree e che quindi, nonostante la correttezza di quanto asserito dal denunciante, il personale possa scegliere di non rimanere presso Ryanair. Non è tuttavia noto se la formazione fosse certificata e se quindi altre compagnie aeree potessero effettivamente assumere una persona che aveva seguito tale formazione. La Germania ha soltanto indicato che i corsi di formazione in questione erano rivolti a persone disoccupate o a rischio di disoccupazione. Essa non ha precisato se la formazione fosse rivolta a lavoratori disabili o svantaggiati che non avrebbero beneficiato di una tale opportunità nel mercato del lavoro.

(335) Sulla base delle informazioni contenute nel fascicolo, le compagnie aeree hanno politiche diverse quanto al fatto che l'addestramento di piloti e assistenti di volo debba essere pagato dalle compagnie stesse (come nel caso delle compagnie aeree «tradizionali») o dai candidati alle posizioni. Tuttavia, in entrambi i modelli, la formazione è normalmente prevista dal mercato e non è necessario un intervento statale o un finanziamento della formazione da parte dello Stato.

(336) Per questi motivi, la Commissione ritiene che la Germania non abbia dimostrato l'esistenza di un fallimento del mercato e conclude che, in generale, il mercato prevede la formazione in questione, senza che lo Stato debba intervenire concedendo aiuti alla formazione.

(337) In ogni caso, al fine di dimostrare la necessità e l'effetto di incentivazione dell'aiuto, occorre dimostrare che, rispetto alla situazione in assenza di aiuto, la formazione offerta dall'impresa in questione comportava miglioramenti in termini di dimensioni, qualità, portata o partecipanti destinatari. La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione sull'effetto della formazione sulla disoccupazione nella regione, né sulla situazione economica generale della Renania-Palatinato. La Germania non ha presentato alcuna analisi controfattuale che compari i livelli previsti di formazione con e senza aiuti. Infatti la Germania non è stata in grado di dimostrare che le persone che hanno seguito la formazione siano state poi effettivamente assunte. La Commissione non sa quindi se l'addestramento come assistente di volo o comandante sia stato necessario per ridurre la disoccupazione. La Germania non ha dimostrato in che modo l'aiuto alla formazione abbia incentivato l'industria delle compagnie aeree ad assumere più personale. La Commissione non può pertanto valutare la necessità e l'effetto di incentivazione dell'aiuto alla formazione.

(338) Per essere proporzionato, l'aiuto deve limitarsi al minimo necessario per conseguire l'obiettivo perseguito. Essendo già stato accertato che non vi sono prove di un fallimento del mercato e che di conseguenza non sono necessarie misure politiche volte a promuovere la formazione, che l'aiuto non era necessario e non ha avuto un effetto di incentivazione, non occorre valutare se l'importo dell'aiuto sia stato mantenuto al minimo per conseguire l'obiettivo dell'aiuto. L'aiuto alla formazione non è pertanto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, interpretato alla luce dei criteri stabiliti nella comunicazione.

(339) L'aiuto alla formazione concesso a Ryanair era quindi un aiuto di Stato incompatibile.

5.2.2.2. I contratti di marketing del 2005 e del 2017 tra il *Land* Renania-Palatinato e Ryanair

(340) I contratti di marketing costituiscono un aiuto al funzionamento a favore di Ryanair, che riduce i costi di esercizio che essa dovrebbe normalmente sostenere per operare voli da/verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn.

(341) In base alla giurisprudenza della Corte di giustizia, spetta allo Stato membro indicare i possibili motivi che giustificano la compatibilità con il mercato interno e dimostrare che sussistono le condizioni per una tale compatibilità ([75]).

(342) La Germania non ritiene che i contratti di marketing del 2005 e del 2017 con Ryanair costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e pertanto non ha presentato alcuna argomentazione in merito alla compatibilità di tali contratti con il mercato interno.

(343) La compatibilità dell'aiuto deve essere valutata alla data in cui è stato concesso ([76]). Per il contratto di marketing del 2005 si trattava del 4 novembre 2005, ossia di una data antecedente all'entrata in vigore, il 9 dicembre 2005, degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione. Per il 2017 si trattava del 20 ottobre 2017. Gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione si applicano al contratto di marketing del 2017.

(344) Per quanto riguarda il contratto di marketing del 2005, la Commissione segue lo stesso approccio adottato in precedenti decisioni in cui ha dovuto valutare la compatibilità degli aiuti concessi prima dell'entrata in vigore degli attuali orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione e degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione ([77]).

(345) Prima degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, la Commissione aveva emesso gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione ([78]). Tuttavia gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione non prevedevano specificamente condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento volti a promuovere il traffico aereo dagli aeroporti regionali. In linea con l'approccio adottato in precedenti decisioni, la Commissione deve pertanto valutare la compatibilità dell'aiuto in questione direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

(346) A tale riguardo va osservato che la valutazione giuridica di questo tipo di aiuti di Stato da parte della Commissione è stata perfezionata nel tempo, sebbene determinati punti rimangano invariati. Tali punti derivano dai principi generali per la compatibilità degli aiuti ai sensi dalla disposizione citata del TFUE.

(347) Di conseguenza, nella sua decisione relativa all'*aeroporto di Manchester* del giugno 1999 ([79]), la Commissione aveva ritenuto compatibili con le norme in materia di aiuti di Stato alcune riduzioni di diritti aeroportuali concesse in modo non discriminatorio e limitato nel tempo come misure finalizzate a promuovere nuovi collegamenti.

(348) Successivamente, nella sua decisione del febbraio 2004 sull'aeroporto di *Charleroi* ([80]), la Commissione ha spiegato che «gli aiuti al funzionamento destinati a promuovere l'avvio di nuovi collegamenti aerei o l'intensificazione di alcune frequenze possono rappresentare uno strumento necessario allo sviluppo dei piccoli aeroporti regionali, nella misura in cui possono effettivamente convincere le imprese interessate a correre il

([75]) Cfr. sentenza della Corte del 28 aprile 1993, *Italia/Commissione*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punto 20.

([76]) Cfr. considerando 85 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione e considerando 174 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

([77]) Cfr., per esempio, decisione della Commissione (UE) 2015/1227, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di stato SA.22614 (C 53/07) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), considerando da 452 a 470; decisione (UE) 2016/633, considerando da 511 a 531.

([78]) Comunicazione della Commissione — Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

([79]) Cfr. decisione della Commissione, del 14 giugno 1999, relativa all'aiuto di Stato NN 109/98 Regno Unito, aeroporto di Manchester (GU C 65 del 13.3.2004, pag. 5).

([80]) Decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) («decisione Charleroi»). Tale decisione è stata annullata dalla sentenza del Tribunale nella causa *Ryanair/Commissione*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Essa testimonia tuttavia gli sviluppi della valutazione della Commissione sugli aiuti in questione.

rischio di investire nell'apertura di nuovi collegamenti. Tuttavia, per poter considerare tali aiuti compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, occorre verificare che siano necessari e proporzionati rispetto all'obiettivo perseguito e che non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune». La Commissione aveva allora individuato alcune condizioni che andavano soddisfatte per poter dichiarare compatibili questi aiuti al funzionamento, ovvero in particolare ([81]):

a) l'aiuto deve contribuire all'obiettivo di interesse comunitario di sviluppare un aeroporto regionale attraverso un netto aumento del traffico su nuove rotte ([82]);

b) l'aiuto deve essere necessario, ovvero non riguardare una rotta già operata dalla stessa compagnia, da un'altra compagnia o una rotta simile ([83]);

c) l'aiuto deve avere un effetto incentivante, deve cioè contribuire a sviluppare un'attività che dopo un certo periodo è destinata a diventare redditizia, il che implica che la durata dell'aiuto sia limitata ([84]);

d) l'aiuto deve essere proporzionale, in altri termini l'importo deve essere legato allo sviluppo netto del traffico ([85]);

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

(349) Gli orientamenti del 2005 e quelli del 2014 definiscono queste condizioni per la compatibilità con il mercato interno in modo preciso; ciò nondimeno, gli aiuti al funzionamento concessi alle compagnie aeree possono essere dichiarati compatibili dalla Commissione se essi contribuiscono allo sviluppo di aeroporti minori mediante un netto aumento del traffico su nuove rotte, se l'aiuto è necessario, ovvero non riguarda una rotta già operata dalla stessa compagnia aerea, da un'altra compagnia o una rotta simile, se l'aiuto è limitato nel tempo e se il collegamento per il quale esso è concesso è destinato a diventare redditizio, se l'importo è legato allo sviluppo netto del traffico, se l'aiuto è concesso in modo trasparente e non discriminatorio e se esso non si cumula con altri tipi di aiuti ([86]).

(350) In conclusione, la Commissione ritiene che nel caso di specie sia opportuno esaminare la compatibilità del contratto di marketing del 2005 rispetto ai principi generali suesposti.

(351) La compatibilità del contratto di marketing del 2017 dovrebbe essere valutata sulla base degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione che riflettono a loro volta questi principi generali. Secondo i considerando da 138 a 155 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, un aiuto all'avviamento a favore delle compagnie aeree deve soddisfare i requisiti seguenti:

a) contributo a un obiettivo ben definito di interesse comune, vale a dire l'aumento della mobilità dei cittadini dell'Unione o l'agevolazione dello sviluppo regionale delle regioni remote;

b) necessità di un intervento statale;

c) idoneità dell'aiuto di Stato in quanto strumento politico;

d) presenza di un effetto di incentivazione;

e) proporzionalità dell'importo dell'aiuto;

f) assenza di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e gli scambi;

g) requisiti in materia di trasparenza, non cumulo di aiuti e non discriminazione, derivanti dai considerando 133, 159 e da 161 a 163 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

([81]) Una valutazione analoga è stata effettuata dalla Commissione in altri casi recenti. Cfr., a titolo d'esempio, decisione (UE) 2015/1227, considerando da 452 a 470; decisione (UE) 2016/633, considerando da 511 a 531.
([82]) Cfr. considerando da 283 a 297 della decisione Charleroi.
([83]) Cfr. considerando da 288 a 309 della decisione Charleroi.
([84]) Cfr. considerando da 311 a 317 della decisione Charleroi.
([85]) Cfr. considerando da 318 a 325 della decisione Charleroi.
([86]) Cfr. decisione (UE) 2015/1227 considerando 457; decisione (UE) 2016/633, considerando 516.

(352) La Germania e Ryanair non hanno comunicato in che modo gli aiuti al funzionamento concessi a Ryanair attraverso i contratti di marketing del 2005 e del 2017 contribuirebbero a un obiettivo ben definito di interesse comune. La Commissione ha respinto (considerando da 266 a 288) l'argomentazione secondo cui l'intenzione del *Land* era quella di promuovere il turismo o lo sviluppo economico nella regione.

(353) In ogni caso, anche se l'acquisto di servizi di marketing avesse perseguito un obiettivo di interesse comune, il che non è avvenuto, la Germania e Ryanair non hanno presentato alcuna argomentazione per dimostrare che gli aiuti concessi mediante i contratti di marketing del 2005 e del 2017 rispettassero gli altri requisiti di cui sopra.

(354) La Commissione conclude pertanto che la Germania e Ryanair non hanno dimostrato la necessità di un intervento statale e che l'aiuto a favore di Ryanair era idoneo a promuovere lo sviluppo economico nella regione. La Germania e Ryanair non sono inoltre riuscite a dimostrare che l'importo dell'aiuto fosse proporzionato e garantisse l'assenza di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e gli scambi. Infine la Germania e Ryanair non hanno dimostrato il soddisfacimento dei requisiti in materia di trasparenza, non cumulo di aiuti e non discriminazione previsti dagli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

(355) Gli aiuti concessi dai contratti di marketing del 2005 e del 2017 costituiscono pertanto aiuti di Stato illegali e incompatibili.

6. **RECUPERO**

(356) Conformemente al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e secondo una giurisprudenza costante degli organi giurisdizionali dell'Unione, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, è competente a decidere che lo Stato membro interessato deve abolire o modificare tale aiuto ([87]). Gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno altresì stabilito in più occasioni che l'obbligo degli Stati membri di sopprimere gli aiuti che la Commissione ha dichiarato incompatibili con il mercato interno mira al ripristino dello status quo ante ([88]).

(357) In tale contesto gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno precisato che tale obiettivo è raggiunto quando il destinatario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi, essendo così privato del vantaggio di cui aveva fruito sul mercato interno rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ([89]).

(358) Conformemente a tale giurisprudenza, l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 stabilisce che «[nel] caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario».

(359) Pertanto, essendo stati attuati in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e dovendosi considerare aiuti illegali e incompatibili, l'aiuto di Stato a favore di FFHG a seguito del recesso, nel 2016, dal contratto di vendita di terreni del 2014 in relazione al lotto «residenziale», nonché l'aiuto alla formazione e i contratti di marketing del 2005 e del 2017 a favore di Ryanair devono essere recuperati al fine di ripristinare la situazione esistente sul mercato interno prima della loro concessione. Il recupero riguarda il periodo compreso tra la data in cui l'aiuto è stato posto a disposizione dei beneficiari e il recupero effettivo. Le somme da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto di Stato è stato posto a disposizione dei beneficiari fino a quella del suo effettivo recupero.

(360) A norma dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 «[i] poteri della Commissione per quanto riguarda il recupero degli aiuti sono soggetti ad un termine di prescrizione di dieci anni» e a norma del paragrafo 2, prima frase, «[i]l termine di prescrizione inizia a decorrere il giorno in cui l'aiuto illegale viene concesso al beneficiario come aiuto individuale o come aiuto rientrante in un regime di aiuti».

([87]) Sentenza della Corte di giustizia del 12 luglio 1973, *Commissione/Germania*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.
([88]) Sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 66.
([89]) Sentenza della Corte di giustizia del 17 giugno 1999, *Belgio/Commissione*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

(361) Per quanto riguarda l'aiuto alla formazione a favore di Ryanair, la Germania ha dichiarato che dal 2001 al 2003 è stato concesso ad HCM un importo di 1 880 197,11 EUR. La Germania ha presentato prove di almeno due pagamenti a mezzo assegno di 220 427,64 EUR e 639 146,04 EUR a favore di Ryanair tramite a und o Gettmann. Tali pagamenti sono stati effettuati dal conto di HCM il 17 gennaio 2003. Secondo la Germania, l'aiuto è stato interamente versato prima della fine del 2003. La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto sia stato concesso nel 2003.

(362) L'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589 recita: «Qualsiasi azione intrapresa dalla Commissione o da uno Stato membro, che agisca su richiesta della Commissione, nei confronti dell'aiuto illegale interrompe il termine di prescrizione. Ogni interruzione fa decorrere nuovamente il termine da principio. Il termine di prescrizione viene sospeso per il tempo in cui la decisione della Commissione è oggetto di un procedimento dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione».

(363) La notifica da parte della Commissione a uno Stato membro della presentazione di una denuncia costituisce un atto che interrompe il termine di prescrizione ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589.

(364) Il 4 marzo 2011 Lufthansa ha di fatto presentato una denuncia formale che è stata trasmessa alla Germania il 18 marzo 2011. Nel corso della valutazione di tale denuncia, la Commissione ha posto domande concrete sugli aiuti alla formazione, cui la Germania ha risposto il 14 giugno 2011.

(365) Con questa azione nel 2011, il termine di prescrizione è stato interrotto ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589, con la conseguenza che il recupero dell'aiuto concesso nel 2003 non è prescritto.

7. **CONCLUSIONI**

(366) La Commissione ritiene che la garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG costituisca un aiuto «de minimis» e sia pertanto esentata dall'obbligo di notifica preventiva. La Commissione ritiene inoltre che i contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair e il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione a favore di Ryanair siano conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato e non costituiscano aiuti di Stato.

(367) La Commissione constata che la Germania ha attuato illegalmente le seguenti misure in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e che tali misure non possono essere dichiarate compatibili con il mercato interno e pertanto la Germania deve recuperare l'aiuto di Stato incompatibile con gli interessi:

a) l'aiuto di Stato a favore di FFHG a seguito del recesso, nel 2016, dal contratto di vendita di terreni del 2014 in relazione al lotto «residenziale»;

b) l'aiuto alla formazione a favore di Ryanair;

c) gli aiuti di Stato concesso a Ryanair nel quadro dei contratti di marketing del 2005 e del 2017,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I contratti di servizi aeroportuali del 2013, 2015 e 2016 tra FFHG e Ryanair e il finanziamento di una scuola per piloti ed equipaggio e di un hangar di manutenzione a favore di Ryanair, cui la Germania ha dato esecuzione, non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

La garanzia concessa dal *Land* Renania-Palatinato a FFHG, cui la Germania ha dato esecuzione, è esente dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, in quanto costituisce un aiuto «de minimis».

Articolo 2

Le seguenti misure attuate illegalmente dalla Germania a favore di FFHG e Ryanair in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE sono incompatibili con il mercato interno:

a) l'aiuto di Stato per un importo di 1,25 milioni di EUR concesso a FFHG nel 2016 a seguito del recesso, nello stesso anno, dal contratto di vendita di terreni del 2014 in relazione al lotto «residenziale»;

b) gli aiuti di Stato per un importo di 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR e 680 627,93 EUR, concessi a Ryanair per finanziare la formazione;

c) gli aiuti di Stato concessi a Ryanair nell'ambito del contratto di marketing del 2005 negli anni dal 2005 al 2016 per un importo di 11,2 milioni di EUR (si veda la ripartizione annuale di cui sopra nella tabella 1) e nell'ambito del contratto di marketing del 2017 per un importo che le autorità tedesche devono ancora stabilire (350 000 EUR per il 2017 e fino a 1,2 milioni di EUR per ogni anno successivo).

Articolo 3

1. La Germania procede al recupero degli aiuti di cui all'articolo 2 presso i beneficiari.

2. Le somme da recuperare sono fruttifere di interessi a decorrere dalla data in cui sono state poste a disposizione dei beneficiari fino al loro recupero.

3. Gli interessi sono calcolati su base composta, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([90]).

Articolo 4

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 2 è immediato ed effettivo.

2. La Germania garantisce l'esecuzione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

([90]) Regolamento (CE) n. 794/2004 del Consiglio, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Articolo 5

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Germania trasmette le seguenti informazioni:

a) l'importo complessivo (capitale e interessi sul recupero) che deve essere recuperato presso i beneficiari;

b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;

c) i documenti attestanti che ai beneficiari è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Germania informa la Commissione dei progressi compiuti in seguito alle misure adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti concessi nel quadro del regime di cui all'articolo 2. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

La Commissione può pubblicare gli importi recuperati in relazione agli aiuti e agli interessi relativi al recupero in applicazione della presente decisione, fatto salvo l'articolo 30 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio.

Ove la presente decisione dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informare la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Qualora non riceva una richiesta motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione del testo integrale della decisione. La richiesta, con la precisazione degli elementi riservati, dovrà essere inviata per via elettronica al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Fatto a Bruxelles, il 9 settembre 2024

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva