II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2017/1861 DELLA COMMISSIONE

del 29 luglio 2016

sull'aiuto di Stato SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italia — Compensazione agli aeroporti sardi per obblighi di servizio pubblico (SIEG)

[notificata con il numero C(2016) 4862]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Il 30 novembre 2011 l'Italia ha notificato un regime di compensazione di obblighi di servizio pubblico (in appresso «OSP») a favore delle società di gestione aeroportuale della Sardegna, ai fini del potenziamento e dello sviluppo del trasporto aereo. La comunicazione è stata effettuata attraverso il sistema di notifica elettronica della Commissione.

(2) La Commissione ha invitato le autorità italiane a fornire informazioni supplementari sulla notifica con lettere del 30 gennaio 2012, 24 aprile 2012 e 12 luglio 2012. L'Italia ha risposto alle richieste con lettere del 24 febbraio 2012, 30 maggio 2012 e 9 agosto 2012.

(3) A seguito delle informazioni ricevute sul fatto che l'Italia avrebbe potuto dare esecuzione alla misura prima che la Commissione adottasse la decisione di autorizzarla, la Commissione ha deciso di sottoporre a indagine la misura ai sensi del capo 3 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([2]) relativo agli aiuti di Stato illegali.

(4) Il 30 novembre 2012 l'Italia ha chiesto alla Commissione di indicare i tempi della decisione e di fornire chiarimenti procedurali. La Commissione ha risposto con lettera trasmessa all'Italia il 7 dicembre 2012.

(5) Con lettera del 23 gennaio 2013, la Commissione ha informato l'Italia in merito alla propria decisione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2 del trattato («decisione di avvio») riguardo al regime notificato.

([1]) GU C 152 del 30.5.2013, pag. 30.
([2]) 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).

(6) L'Italia ha trasmesso i propri commenti sulla decisione di avvio il 21 marzo 2013 (con allegati pervenuti il 22 marzo 2013).

(7) Il 30 maggio 2013 la decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle presunte misure di aiuto.

(8) Il 10 aprile 2013, la Commissione ha ricevuto le osservazioni sul caso da Ryanair Ltd., in quanto parte interessata. La Commissione ha trasmesso tali osservazioni all'Italia con lettera del 3 maggio 2013. L'Italia non ha presentato commenti sulle osservazioni di Ryanair.

(9) Successivamente, la Commissione ha ricevuto le osservazioni dei seguenti soggetti interessati:

a) Ryanair e una società di consulenza che agisce per suo conto, il 28 giugno 2013;

b) GEASAR SpA, la società di gestione dell'aeroporto di Olbia, il 1º luglio 2013;

c) SOGEAAL SpA, la società di gestione dell'aeroporto di Alghero, il 29 luglio 2013;

d) SOGAER SpA, la società di gestione dell'aeroporto di Cagliari, il 30 luglio 2013 e il 2 agosto 2013;

e) easyJet, il 30 luglio 2013.

(10) Il 31 luglio 2013, la Commissione ha trasmesso le versioni non riservate delle osservazioni di GEASAR e SOGEAAL all'Italia, affinché quest'ultima potesse replicare. La Commissione ha poi trasmesso all'Italia le osservazioni di SOGAER e Ryanair il 2 agosto e quelle di easyJet il 7 agosto 2013.

(11) Il 27 settembre 2013 l'Italia ha informato la Commissione di non avere nulla da commentare sulle osservazioni delle tre società di gestione aeroportuale. Il 20 e 21 novembre 2013 l'Italia ha trasmesso alla Commissione i propri commenti sulle osservazioni di Ryanair. L'Italia non ha fornito commenti sulle osservazioni di easyJet.

(12) Il 20 dicembre 2013, Ryanair ha presentato ulteriori osservazioni, che sono state trasmesse all'Italia il 9 gennaio 2014. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(13) Il 17 gennaio 2014 e il 31 gennaio 2014, Ryanair ha presentato ulteriori osservazioni, che sono state trasmesse all'Italia il 12 gennaio 2015. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(14) Con lettera del 25 febbraio 2014, la Commissione ha informato l'Italia in merito all'adozione, il 20 febbraio 2014, degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ([3]) e in merito al fatto che sarebbero stati applicabili al caso in esame dal momento della loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. La Commissione ha dato all'Italia l'opportunità di presentare osservazioni sugli orientamenti e sulla loro applicazione entro 20 giorni lavorativi dalla loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

(15) Con lettere del 24 febbraio 2014, la Commissione ha informato anche gli interessati in merito all'adozione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e in merito al fatto che sarebbero stati applicabili al caso in esame dal momento della loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. La Commissione ha dato agli interessati l'opportunità di presentare osservazioni sugli orientamenti e sulla loro applicazione entro 20 giorni lavorativi dalla loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

(16) Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale il 4 aprile 2014. Hanno sostituito gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 1994 ([4]) e del 2005 ([5]).

(17) Il 15 aprile 2014 è stato pubblicato un avviso nella Gazzetta ufficiale in cui si invitavano gli Stati membri e i soggetti interessati a presentare osservazioni sull'applicazione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 al caso di specie entro un mese dalla loro pubblicazione ([6]).

([3]) Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).
([4]) 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).
([5]) Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).
([6]) GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.

(18) Il 13 giugno 2014, SOGAER ha presentato osservazioni sul caso nel contesto dell'adozione dei nuovi orientamenti. GEASAR e SOGEAAL hanno inviato le loro osservazioni il 16 giugno 2014 e easyJet il 4 luglio 2014. La Commissione ha trasmesso all'Italia le osservazioni di SOGAER, GEASAR, SOGEAAL e easyJet il 9 luglio 2014. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(19) Il 12 e 26 settembre 2014, Ryanair ha presentato ulteriori osservazioni sul caso. Il 28 ottobre 2014 la Commissione le ha trasmesse all'Italia. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(20) Il 26 gennaio 2015, Ryanair e una società di consulenza che agisce per suo conto hanno presentato ulteriori osservazioni, che sono state trasmesse all'Italia il 4 febbraio 2015. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(21) Il 27 febbraio 2015 e il 2 marzo 2015, Ryanair e una società di consulenza che agisce per suo conto hanno presentato ulteriori osservazioni, che sono state trasmesse all'Italia il 24 marzo 2015. L'Italia non ha fornito commenti su tali osservazioni.

(22) Il 18 marzo 2015, la Commissione ha chiesto all'Italia di fornire informazioni supplementari sul caso. L'Italia ha risposto l'11, il 18 e il 19 maggio 2015.

(23) Il 31 marzo 2015, easyJet ha presentato ulteriori osservazioni a completamento della sua comunicazione iniziale del 30 luglio 2013. Il 1º e il 14 maggio 2015, easyJet e una società di consulenza che agisce per suo conto hanno presentato ulteriori osservazioni sul caso. Il 1º giugno 2015, easyJet ha trasmesso ulteriori osservazioni sul caso. Tutte queste osservazioni sono state inoltrate all'Italia il 6 luglio 2015. Il 17 settembre 2015 l'Italia ha trasmesso i propri commenti sulle osservazioni di easyJet e della società di consulenza che agisce per suo conto.

(24) Il 29 giugno 2015, la Commissione ha chiesto all'Italia informazioni supplementari. L'Italia ha risposto parzialmente il 14 luglio 2015 e ha inviato gli allegati alla sua risposta il 10 settembre 2015.

(25) Il 17 luglio 2015, la Commissione ha chiesto all'Italia informazioni supplementari. L'Italia ha risposto l'11 settembre 2015.

(26) L'8 e il 14 ottobre 2015, la Commissione ha chiesto all'Italia informazioni supplementari. L'Italia ha risposto l'5 novembre 2015.

(27) Il 24 novembre 2015, l'Italia ha fornito ulteriori informazioni sul caso.

(28) Il 24 novembre 2015, la Commissione ha chiesto all'Italia ulteriori chiarimenti. L'Italia ha risposto l'27 novembre 2015.

(29) Il 4 dicembre 2015, Ryanair e una società di consulenza che agisce per suo conto hanno fornito ulteriori informazioni sul caso, che sono state trasmesse all'Italia l'8 dicembre 2015. L'Italia ha risposto il 16 dicembre 2015, precisando di non avere nulla da commentare su tali documenti.

(30) L'11, il 16 e il 17 dicembre 2015 l'Italia ha presentato ulteriori commenti sul caso.

2. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**

2.1. *TITOLO E OBIETTIVI DELLA MISURA*

(31) Il regime notificato prevede una compensazione di obblighi di servizio pubblico a favore di società di gestione di aeroporti ubicati in Sardegna, ai fini del potenziamento e dello sviluppo del trasporto aereo. L'Italia sostiene che tali obblighi di servizio pubblico si riferiscono a un servizio di interesse economico generale (in appresso «SIEG»). Il regime è stato istituito ai sensi dell'articolo 3 della legge regionale della Sardegna del 13 aprile 2010, n. 10 ([7]), (in appresso «legge 10/2010»).

(32) Tale articolo definisce lo scopo del regime, che consiste nel potenziamento del trasporto aereo da e verso la Sardegna con l'aumento dell'operatività dei voli, in termini di frequenza nei periodi invernali e di numero di nuove destinazioni servite. A tale scopo, gli aeroporti sardi erano tenuti a convogliare i finanziamenti pubblici alle compagnie aeree a titolo di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

([7]) Legge Regionale 13 aprile 2010, n. 10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo — Articolo 3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

(33) L'obiettivo più generale del regime consiste nel rafforzare l'economia regionale grazie all'aumento dei flussi turistici, in particolare al di fuori della stagione estiva.

2.2. *AUTORITÀ CHE CONCEDE L'AIUTO*

(34) La Regione Sardegna (in appresso «la Regione») è l'autorità che concede l'aiuto. La Regione gode dello status speciale di regione autonoma in Italia.

2.3. *QUADRO GIURIDICO*

(35) L'articolo 3 della legge 10/2010 prevede finanziamenti a titolo di compensazione di obblighi di servizio pubblico a favore di società di gestione aeroportuale della Sardegna per il periodo 2010-2013. La legge 10/2010 è attuata mediante deliberazioni adottate dalla Giunta regionale.

(36) Il decreto regionale n. 122/347 del 17 maggio 2010 ([8]) stabilisce che gli importi definiti dalla legge 10/2010 sono a carico del bilancio regionale.

(37) La Giunta regionale della Sardegna ha approvato numerosi atti di esecuzione che definiscono le condizioni e le modalità per l'accesso al finanziamento ai sensi della legge 10/2010, come segue:

a) la deliberazione della Regione Sardegna n. 29/36 del 29 luglio 2010 ([9]) definisce i criteri, la natura e la durata del servizio di trasporto che può beneficiare del finanziamento e stabilisce le direttive per l'elaborazione e la valutazione dei «*programmi di attività*» degli aeroporti;

b) la deliberazione della Regione Sardegna n. 43/37 del 6 dicembre 2010 ([10]) approva i programmi di attività presentati dalle società di gestione aeroportuale per il 2010 e l'importo specifico da concedere a ciascuna di esse per il 2010;

c) la deliberazione della Regione Sardegna n. 52/117 del 23 dicembre 2011 ([11]) stabilisce gli importi annuali che la Regione deve concedere alle società di gestione aeroportuale per il periodo 2011-2013 sulla base dei programmi di attività presentati dalle stesse nel 2011.

(38) La legge regionale del 19 gennaio 2011, n. 1 ([12]) ha ridotto i contributi che la Regione è tenuta a erogare agli aeroporti in virtù della legge 10/2010, a 21 100 000 EUR per il 2011 e a 21 500 000 EUR per il 2012 e il 2013.

(39) La legge regionale del 30 giugno 2011, n. 12 ([13]) istituisce un meccanismo di anticipazioni finanziarie da gestire mediante la costituzione di un fondo *ad hoc* presso SFIRS ([14]). SFIRS è la società finanziaria interna della Regione Sardegna che, in quanto intermediario finanziario e filiale operativa della Regione, ha ricevuto da quest'ultima l'incarico di istituire e gestire il fondo regionale inteso a concedere anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso ([15]). SFIRS è gestita dalla Regione e opera sotto il suo diretto controllo. Il suo ruolo è quello di gestire piani, politiche e programmi della Regione Sardegna ai fini dello sviluppo economico e sociale del territorio. Il suo consiglio di amministrazione è nominato dalla Regione. In virtù dell'atto di affidamento n. 15 del 9 agosto 2011 ([16]) SFIRS è incaricata di costituire e gestire il «fondo regionale aeroporti» ([17]) («il fondo regionale») inteso a concedere anticipazioni finanziarie sui contributi della Regione. La determinazione n. 500 del 9 agosto 2011 ([18]) approva il regolamento di attuazione dettagliato del fondo regionale. La determinazione n. 22 del 30 gennaio 2012 ([19]) completa le norme contenute nella determinazione n. 500 del 9 agosto 2011.

([8]) Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n. 122 del 17.5.2010.
([9]) Deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 del 29.7.2010 — Attuazione dell'articolo 3 della L.R. 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.
([10]) Deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, articolo 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.
([11]) Deliberazione n. 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.
([12]) Legge Regionale 19 gennaio 2011, n. 1 — Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).
([13]) Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12, articolo 4, commi 32 e 33.
([14]) Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA — www.sfirs.it — Intermediario finanziario ai sensi degli articoli 106 e 107 del decreto legislativo del 1º settembre 1993 n. 385.
([15]) «Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso».
([16]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([17]) Fondo regionale aeroporti.
([18]) Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto n. 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale n. 15/2012.
([19]) Determinazione n. 22 del 30.1.2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 — Articolo 4, commi 32 e 33 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Regolamento attuativo.

(40) La legge regionale del 7 agosto 2012, n. 15 ([20]) modifica la legge regionale del 30 giugno 2011. La determinazione n. 694 del 2 ottobre 2012 ([21]) attua la legge regionale del 7 agosto 2012 e integra e modifica il regolamento di attuazione del fondo regionale, estendendo l'applicazione della legge del 30 giugno 2011 agli anni 2012 e 2013.

(41) La deliberazione n. 4/34 del 5 febbraio 2014 ([22]) modifica la ripartizione dei contributi regionali per l'anno 2013, tenendo conto della riduzione dei contributi regionali decisa nel contesto del bilancio della Regione destinato al finanziamento delle attività ai sensi della legge 10/2010 e degli effettivi costi sostenuti dalle tre società di gestione aeroportuale.

2.4. *IL REGIME*

(42) Il regime notificato è finalizzato al potenziamento del trasporto aereo e alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei da e verso la Sardegna, per contribuire all'obiettivo generale di attrarre il turismo e rafforzare l'economia regionale. A tal fine, la legge 10/2010 prevede finanziamenti a titolo di compensazione di obblighi di servizio pubblico a favore di società di gestione aeroportuale della Sardegna per il periodo 2010-2013.

(43) Le deliberazioni di esecuzione chiariscono che l'obiettivo della destagionalizzazione perseguito dalla legge 10/2010 consiste nell'estendere il periodo di operatività dei voli. Questo comporta un aumento della frequenza dei voli durante la cosiddetta media stagione (vale a dire i mesi di spalla alla stagione estiva — aprile, maggio, settembre e ottobre) o la stagione invernale, e anche l'apertura di nuove rotte da e verso destinazioni non ancora collegate alla Sardegna. La motivazione alla base del regime è quella di promuovere una politica regionale del trasporto aereo intesa a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale delle comunità interessate affrontando i problemi di accessibilità che affliggono la Sardegna in quanto isola.

(44) Le deliberazioni menzionate nella sezione 2.3 stabiliscono le tre attività che seguono:

a) *aumento del traffico aereo per compagnia aerea («attività 1»)*. Le compagnie aeree e le società di gestione aeroportuale devono formulare, nell'ambito di dettagliati «programmi di attività», le strategie per aumentare il traffico aereo e favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici, mediante la definizione di rotte di interesse strategico, frequenze, offerta di capacità e conseguenti obiettivi di traffico. La compensazione finanziaria è subordinata al conseguimento degli obiettivi; in caso contrario, si applica un sistema di sanzioni;

b) *promozione della Sardegna come destinazione turistica da parte delle compagnie aeree («attività 2»)*. Nei «programmi di attività» di cui sopra, le compagnie aeree e le società di gestione aeroportuale dovrebbero anche definire specifiche attività pubblicitarie e di marketing mirate ad aumentare il numero di passeggeri e a promuovere il bacino d'utenza dell'aeroporto;

c) altre attività promozionali affidate dalle società di gestione aeroportuale a fornitori terzi di servizi diversi dalle compagnie aeree ([23]) per conto della Regione («attività 3»).

(45) Una volta approvati i programmi di attività, valutando le proposte ivi contenute sulla base del rispettivo impatto sull'aeroporto e sull'economia della Sardegna nel suo complesso, la Regione distribuisce di conseguenza le risorse finanziarie disponibili per ciascun anno e ciascun aeroporto.

(46) La compensazione alle società di gestione aeroportuale è calcolata sulla base della stima dei costi sostenuti dalle compagnie aeree per operare sulle rotte strategiche, nazionali o internazionali, e per rispettare gli obiettivi di traffico passeggeri previsti per ciascun anno. Una volta definiti gli obiettivi in termini di passeggeri, le società di gestione aeroportuale selezionano le compagnie aeree incaricate di prestare i servizi in questione. I vettori selezionati ricevono la compensazione che copre la differenza fra i rispettivi costi operativi e i ricavi effettivi o presunti derivanti dalla vendita dei biglietti passeggeri.

(47) Nel documento di notifica trasmesso dall'Italia si legge che la Regione dovrebbe approvare le procedure di gara organizzate dalle società di gestione aeroportuale per selezionare le compagnie aeree interessate. La Commissione

([20]) Legge Regionale 7 agosto 2012, n. 15, articolo 2.
([21]) Determinazione Prot. n. 7641 Rep. n. 694 del 2 ottobre 2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 — Articolo 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, n. 15, articolo 2 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.
([22]) Deliberazione n. 4/34 del 5.2.2014 — Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.
([23]) A titolo di esempio, agenzie pubblicitarie o turistiche.

non ha ricevuto comunicazioni in merito a gare d'appalto organizzate dalle società di gestione aeroportuale. Secondo le autorità italiane, le compagnie aeree sono state selezionate sulla base delle offerte commerciali più interessanti presentate alle società di gestione aeroportuale a seguito della pubblicazione di avvisi sui loro siti Internet. Per quanto concerne gli aeroporti, il regime di aiuti è concepito per coordinare lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale, collocando gli aeroporti regionali in una posizione di complementarietà gli uni con gli altri ([24]).

2.5. *ATTIVITÀ DI MARKETING INTRAPRESE DALLE COMPAGNIE AEREE*

(48) La legge 10/2010 prevede che, nel contesto dell'attività 2, le società di gestione aeroportuale sono tenute a concludere accordi di marketing con le compagnie aeree nell'intento di promuovere la Sardegna come destinazione turistica. I programmi di attività devono quindi definire specifiche strategie pubblicitarie e di marketing mirate ad aumentare il numero di passeggeri e a promuovere il bacino d'utenza dell'aeroporto.

(49) Le società di gestione aeroportuale hanno stipulato due diversi tipi di accordi, a seconda della compagnia aerea: un unico accordo comprensivo di servizi aeroportuali e di marketing, o due contratti separati, come nel caso di Ryanair, con la stipulazione di un accordo di servizi aeroportuali con Ryanair e un accordo di servizi di marketing con AMS (Airport Marketing Services), la società di marketing controllata al 100 % da Ryanair. Gli accordi combinano e collegano misure per l'aumento del traffico e iniziative di marketing e si basano su un sistema di premi correlato al successo delle misure di aumento del traffico. Ai sensi degli accordi, il vettore deve operare un programma di voli definito e nel contempo formulare un piano di marketing e pubblicità.

(50) Il marketing si basa su una pagina dedicata alla destinazione aeroportuale sul sito Internet del vettore, che a volte comprende una guida di viaggio. L'attività di marketing è mirata a promuovere le attrazioni turistiche e commerciali nella regione e a massimizzare la quota di viaggiatori stranieri in entrata.

2.6. *AEROPORTI INTERESSATI*

(51) Nel 2010, la Sardegna contava cinque aeroporti:

a) Alghero, la cui società di gestione è SO.GE.A.AL SpA («SOGEAAL»)

b) Cagliari-Elmas, la cui società di gestione è So.G.Aer. SpA («SOGAER»)

c) Olbia, la cui società di gestione è GEASAR SpA («GEASAR»)

d) Tortolì, la cui società di gestione è GE.AR.TO. SpA («GEARTO»)

e) Oristano, la cui società di gestione è SO.GE.A.OR. SpA («SOGEAOR»).

(52) Tutte queste società sono società per azioni. SOGEAAL e SOGAER sono di proprietà pubblica. GEASAR è controllata dalla compagnia aerea Meridiana.

(53) L'Italia ha confermato che, benché la legge 10/2010 si riferisca a tutti gli aeroporti sardi, i due aeroporti minori dell'isola, ossia Oristano e Tortolì-Arbatax (con meno di 200 000 passeggeri all'anno ([25])), non hanno percepito finanziamenti ai sensi della legge 10/2010.

(54) Alghero si trova nella zona nord-occidentale della Sardegna, Olbia nella zona nord-orientale e Cagliari nella zona meridionale. Seguono le distanze e i tempi di percorrenza su strada tra questi aeroporti ([26]):

Cagliari-Alghero 247 km — 2h40

Cagliari-Olbia 273 km — 2h51

Olbia-Alghero 136 km — 1h53

([24]) Deliberazione n. 29/36 del 29 luglio 2010, pag. 1.
([25]) L'aeroporto di Oristano, che ha sospeso le attività nel 2011, ha registrato un traffico di circa 7 000 passeggeri nel 2010 e circa 1 300 passeggeri nel 2011. L'aeroporto di Tortolì-Arbatax ha registrato un traffico di circa 13 500 passeggeri nel 2010 e circa 2 800 passeggeri nel 2011.
([26]) *Fonte:* Google Maps.

2.6.1. AEROPORTO DI CAGLIARI

(55) La società di gestione aeroportuale SOGAER è di proprietà pubblica, poiché la Camera di commercio di Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) detiene la maggioranza delle azioni, come indicato nella tabella 1. La Regione non controlla la Camera di commercio di Cagliari ([27]), che si finanzia autonomamente grazie a una tassa annuale pagata dalle imprese iscritte. La Camera di commercio è un ente pubblico autonomo incaricato di fornire servizi di vario genere alle imprese iscritte ([28]).

Tabella 1

Struttura azionaria di SOGAER ([1])

(%)

C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Consorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

([1]) Il principale azionista dell'aeroporto ha intenzione di vendere il 40 % delle sue azioni in un futuro molto prossimo (*fonte:* relazione annuale 2013).

(56) Nel 2014, l'aeroporto ha gestito un traffico di 3 639 627 passeggeri ([29]). È ubicato nella parte meridionale dell'isola e costituisce il suo aeroporto principale in termini di traffico. Dal 2007 SOGAER è titolare dell'intera concessione per la gestione dell'aeroporto. L'aeroporto gestisce voli nazionali e internazionali e le principali compagnie aeree presenti nello stesso sono Ryanair, Meridiana fly, Alitalia CAI, Air One, easyJet, Volotea e Air Berlin. Durante il periodo 2007-2009, il 69 % del traffico di passeggeri dell'aeroporto si è registrato tra aprile e ottobre.

(57) Al 31 dicembre 2013, il fatturato di SOGAER ammontava a 26,8 milioni di EUR, con un risultato positivo netto di 1,7 milioni di EUR. Le attività totali ammontavano a 125,5 milioni di EUR.

2.6.2. AEROPORTO DI ALGHERO

(58) La società di gestione dell'aeroporto di Alghero, SOGEAAL, è di proprietà della Regione Sardegna per l'80,20 % e di SFIRS SpA (società interna di proprietà della Regione) ([30]) per il 19,80 %. SOGEAAL ha cominciato a operare nel 1995 in virtù di una concessione parziale e temporanea, che nel 2007 si è trasformata in una concessione totale ([31]).

([27]) *Fonte:* Italia, nella sua comunicazione del 5 maggio 2016 alla Commissione.
([28]) La legge n. 580 del 29 dicembre 1993 disciplina lo status delle Camere di commercio in Italia.
([29]) *Fonte:* Wikipedia.
([30]) La struttura azionaria di SOGEAAL riflette i cambiamenti che si sono verificati nel corso del 2010. L'aeroporto è in corso di privatizzazione.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) L'aeroporto è situato nella parte nord-occidentale dell'isola. Secondo le autorità italiane, il suo bacino d'utenza copre all'incirca il 35 % dell'isola e comprende 450 000-600 000 abitanti delle province di Sassari, Oristano e Nuoro. In termini di traffico commerciale di passeggeri, Alghero è il terzo aeroporto della Sardegna, con un totale di 1 639 374 passeggeri nel 2014 ([32]).

(60) Presso l'aeroporto operano tre tipi di compagnie aeree: tradizionali, come Alitalia, Meridiana, Iberia e Lufthansa, low cost, come easyJet e Ryanair, e charter come Tui Fly e JET Time. Durante il periodo 2007-2009, il 75 % del traffico di passeggeri dell'aeroporto si è registrato tra aprile e ottobre.

(61) Al 31 dicembre 2013, il fatturato di SOGEAAL ammontava a 15,9 milioni di EUR, con un risultato negativo netto di 1,5 milioni di EUR. Le attività totali ammontavano a 42,0 milioni di EUR.

2.6.3. AEROPORTO DI OLBIA

(62) La società di gestione dell'aeroporto di Olbia, GEASAR, presenta una maggioranza di azionisti privati ([33]), come indicato nella tabella 2.

Tabella 2

Struttura azionaria di GEASAR

(%)

Meridiana SpA	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

(63) GEASAR ha cominciato a operare nel 1989 in virtù di una concessione parziale per la gestione dell'aeroporto di Olbia. Olbia si trova nella parte nord-orientale della Sardegna. L'aeroporto ospita compagnie aeree tradizionali, come Alitalia e Lufthansa, vettori low cost, come easyJet e Vueling e compagnie charter come Smartwings e Mistral Air.

(64) Nel 2014 l'aeroporto ha registrato 2 127 718 passeggeri ([34]). È dedicato prevalentemente al traffico commerciale di passeggeri, nazionale e internazionale. L'aeroporto ha una vocazione turistica, in quanto serve la zona altamente turistica della Costa Smeralda. Di conseguenza, il traffico si concentra per lo più tra maggio e ottobre: nel periodo 2007-2009, l'84 % del traffico di passeggeri dell'aeroporto si è registrato tra aprile e ottobre.

(65) Al 31 dicembre 2013, il fatturato di GEASAR ammontava a 27,0 milioni di EUR, con un risultato positivo netto di 2,8 milioni di EUR. Le attività totali ammontavano a 57,3 milioni di EUR.

2.7. *MECCANISMO E STRUTTURA DEL FINANZIAMENTO ISTITUITO DALLA REGIONE SARDEGNA*

2.7.1. AMMONTARE COMPLESSIVO DEI CONTRIBUTI STANZIATI DALLA REGIONE SARDEGNA

(66) Inizialmente, l'articolo 3 della legge n. 10/2010 autorizzava la Regione a erogare alle società di gestione aeroportuale 19 700 000 EUR per il 2010 e 24 500 000 EUR per ciascuno degli anni successivi (2011, 2012 e 2013).

([32]) *Fonte:* sito Internet ufficiale dell'aeroporto.
([33]) Società per azioni costituita nel 1985.
([34]) *Fonte:* Wikipedia.

(67) Nel corso del periodo, tenendo conto delle proprie risorse e dei programmi di attività presentati dagli aeroporti, la Regione ha progressivamente ridotto gli importi impegnati inizialmente per il finanziamento del regime, come indicato nella tabella 3.

Tabella 3

Compensazioni stanziate a favore degli aeroporti sardi — 2010-2013

(in EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totale**
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Totale	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	**80 654 887,33**

(68) La deliberazione n. 4/34 del 5 febbraio 2014 ha modificato il contributo regionale per il 2013 e prevede un importo complessivo di 17 500 000 EUR per le tre società di gestione aeroportuale, come indicato nella tabella 4.

Tabella 4

Compensazioni stanziate a favore degli aeroporti sardi — 2013 (secondo la deliberazione n. 4/34 del 5 febbraio 2014)

(in EUR)

	Anno 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Totale	17 500 000

(69) I contributi finali risultanti dalle varie modifiche, effettivamente concessi ai tre aeroporti dalla Regione Sardegna, sono indicati nella tabella 5 ([35]).

Tabella 5

Compensazione finale stanziata a favore degli aeroporti sardi — 2010-2013

(in EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totale**
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Totale	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	**76 654 887**

([35]) Come spiegato al punto 53, inizialmente la compensazione finanziaria era prevista a favore di tutti gli aeroporti sardi, compreso quello di Oristano, che in seguito è stato escluso.

(70) La misura assume la forma di sovvenzioni dirette erogate dalla Regione alle società di gestione degli aeroporti sardi, che successivamente trasferiscono le somme in questione alle compagnie aeree e ad altre entità interessate. Le sovvenzioni sono finanziate direttamente dal bilancio regionale. Le società di gestione aeroportuale devono gestire conti separati per tenere traccia degli importi ricevuti.

2.7.2. I PROGRAMMI DI ATTIVITÀ E LE ROTTE DI INTERESSE STRATEGICO

(71) Le società di gestione degli aeroporti sardi sono tenute a preparare programmi di attività da sottoporre all'approvazione della Regione. Tali programmi di attività devono comprendere lo sviluppo di collegamenti aerei *point-to-point* con destinazioni nazionali ed europee da e per gli aeroporti della Sardegna, da realizzare in virtù di accordi con le compagnie aeree. A tale scopo, lo stesso programma deve indicare quali iniziative, tra quelle elencate ([36]), sono considerate fattibili dai gestori aeroportuali con riferimento agli obiettivi di potenziamento e destagionalizzazione del trasporto aereo indicati dalla legge 10/2010.

(72) I programmi devono individuare le rotte di interesse strategico (nazionali e internazionali) e gli obiettivi per ciascun anno in relazione alla frequenza dei voli, al coefficiente di riempimento, alle nuove rotte, al numero di passeggeri e all'attività di marketing.

(73) I programmi di attività devono rispettare i seguenti principi:

a) le rotte di interesse strategico non possono sovrapporsi a rotte già gravate da OSP ([37]) ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([38]);

b) il contributo finanziario per ciascuna delle rotte sovvenzionate dovrebbe diminuire nel corso del tempo;

c) l'accordo finanziario concluso con le compagnie aeree dovrebbe comprendere un piano per la promozione del territorio locale che sia coerente con la strategia di comunicazione turistica della Regione;

d) laddove la compensazione complessiva richiesta dagli aeroporti sia superiore all'importo totale autorizzato dal bilancio regionale, si privilegiano i collegamenti internazionali rispetto alle rotte nazionali (tranne per le destinazioni che servono più di 3 milioni di abitanti), le rotte che collegano i principali *hub*, le rotte con un notevole potenziale di traffico, le rotte che richiedono la prestazione di servizi per tutto l'anno e non su base stagionale e le compagnie che decidono di creare una base operativa presso l'aeroporto locale.

(74) La gestione delle rotte di interesse strategico rappresenta il SIEG che le compagnie aeree dovrebbero fornire in cambio della compensazione (purché siano rispettati gli obiettivi di traffico passeggeri stabiliti). I programmi di attività dovrebbero essere sostenuti da adeguate previsioni economiche e finanziarie che illustrino le prospettive di redditività delle iniziative in questione e indichino i requisiti finanziari associati a tali attività per ciascun anno interessato. I requisiti comprendono l'indicazione del livello di risorse proprie investite dal gestore aeroportuale, così come il livello di investimento di terzi che beneficiano dell'aumento del traffico.

(75) Gli effettivi «programmi di attività» presentati dall'Italia durante il procedimento formale sono conformi ai requisiti indicati al punto 73. Contengono le informazioni obbligatorie richieste dalla Regione, come la presentazione delle offerte di trasporto sovvenzionate, un calcolo dettagliato della compensazione da concedere e i vantaggi economici attesi del sostegno pubblico.

(76) Una volta approvati i programmi di attività, la Regione decide di assegnare di conseguenza le risorse finanziarie annuali a ciascun aeroporto, valutando le attività intraprese sulla base del rispettivo impatto sull'economia della Sardegna.

([36]) Cfr. punto 44.

([37]) A partire dal 2000 sono stati imposti OSP su 16 rotte nazionali di collegamento fra scali aeroportuali della Sardegna e dell'Italia continentale ai sensi della normativa dell'Unione sul trasporto aereo.

([38]) Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

(77) Il finanziamento dei programmi avviene come segue:

a) il gestore aeroportuale beneficiario riceve una prima rata a titolo di acconto pari al 20 % dell'importo complessivo previsto nei programmi;

b) il 60 % del finanziamento complessivo è versato a titolo di pagamento intermedio dietro presentazione di una relazione trimestrale;

c) il pagamento dell'ultima rata avviene entro 60 giorni dal ricevimento della relativa documentazione, dopo che la Regione ha verificato l'attività svolta, i risultati ottenuti e i costi sostenuti.

(78) I programmi di attività sono stati approvati con due deliberazioni della Regione:

a) la deliberazione della Regione Sardegna n. 43/37 del 6 dicembre 2010 ha approvato i programmi di attività per il 2010 presentati dalle società di gestione aeroportuale di Cagliari, Olbia, Alghero e Oristano e l'importo specifico da concedere a ciascuna di esse ([39]);

b) la deliberazione della Regione Sardegna n. 52/117 del 23 dicembre 2011 ha approvato i programmi di attività presentati dalle società di gestione aeroportuale di Cagliari, Olbia e Alghero per il periodo 2011-2013. Sono specificati gli obiettivi di traffico passeggeri previsti annualmente per ciascun aeroporto e la ripartizione della compensazione fra i tre aeroporti. La deliberazione chiarisce inoltre che i programmi per il 2011 devono considerarsi definitivi in quanto riguardano attività già svolte, mentre i programmi riferiti al biennio successivo, 2012 e 2013, sono soggetti a modifiche.

2.7.3. LA PROCEDURA DI CONTROLLO

(79) Spetta alle società di gestione aeroportuale preparare i programmi di attività conformemente alle disposizioni della legge 10/2010 e ai suoi vari atti di esecuzione. Nel corso della preparazione devono interagire con le compagnie aeree e il programma definitivo deve essere approvato dalla Regione. Qualora non sia d'accordo o rilevi incongruenze con le disposizioni della legge 10/2010, la Regione può richiedere che siano apportate modifiche ai programmi di attività.

(80) La Regione richiede alle società di gestione aeroportuale di monitorare le prestazioni delle compagnie aeree e di applicare sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti ex ante, in particolare in termini di frequenze e passeggeri. Questo sistema di sanzioni deve essere previsto negli accordi conclusi con le compagnie aeree.

(81) Ai sensi delle deliberazioni della Giunta regionale in esecuzione della legge 10/2010, la Regione deve istituire un meccanismo di monitoraggio, onde evitare sovracompensazioni per i costi annuali previsti per le attività in questione. La Regione definisce a priori azioni di controllo, verifica e recupero di eventuali sovracompensazioni, in particolare monitorando il numero effettivo di voli e passeggeri.

(82) La Regione controlla i costi reali sostenuti dalle società di gestione aeroportuale per l'esecuzione delle attività in questione, verificando l'apposita documentazione e i rendiconti dei costi annuali (fatture inviate dalle compagnie aeree alle società di gestione aeroportuale). Le società di gestione aeroportuale sono tenute a fornire alla Regione un rendiconto del finanziamento delle attività, sulla base delle fatture pervenute dai contraenti (compagnie aeree per le attività 1 e 2 e altre società per l'attività 3). Inoltre, verificano che la rotta oggetto di compensazione non sia gravata da OSP a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008.

(83) Il finanziamento regionale ai sensi della legge 10/2010 può essere concesso esclusivamente nel contesto dei programmi di attività sopra citati, che devono essere approvati dalla Regione. Poiché tali programmi sono stati elaborati prima dello svolgimento delle attività previste dalla legge 10/2010, sono possibili variazioni nella fase di esecuzione. Di conseguenza, nel meccanismo istituito dalla Regione è previsto un adeguamento del contributo finale a variazioni nell'esecuzione delle attività o nei costi sostenuti dagli aeroporti ([40]). Il contributo finale

([39]) Quanto a Tortolì-Arbatax, dall'atto risulta che la società di gestione aeroportuale ha presentato un programma di attività soltanto *per il triennio* (non per il 2010).

([40]) Nella sua comunicazione alla Commissione dell'11 settembre 2015 (punto 14), l'Italia fornisce l'esempio di GEASAR, che nel 2013 ha ridotto le attività di marketing rispetto alle previsioni iniziali (nell'ambito dell'attività 2 finanziata dalla Regione). La Regione ha ridotto di conseguenza il proprio contributo finale.

stabilito dalla Regione pertanto tiene conto dell'effettiva attuazione dei programmi di attività e della coerenza delle attività per le quali è richiesto il finanziamento con gli obiettivi della legge 10/2010 e con il piano di marketing turistico della Regione. Laddove si riscontrino discrepanze, la Regione provvede all'adeguamento del contributo finale ([41]).

(84) Dalla documentazione presentata dall'Italia risulta che le società di gestione aeroportuale hanno effettivamente informato la Regione in merito ai finanziamenti pubblici percepiti (anche con documenti giustificativi quali fatture relative ai costi sostenuti) e hanno fornito prove delle iniziative di marketing e promozione. La Regione ha verificato tali informazioni e ha versato la rata residua alle società di gestione aeroportuale.

2.7.4. ANTICIPAZIONI FINANZIARIE E RUOLO DEL FONDO REGIONALE

(85) Come già accennato nella sezione 2.3, la legge regionale del 30 giugno 2011 istituisce il fondo regionale ([42]) gestito da SFIRS e finanziato dalla Regione.

(86) Il meccanismo finanziario istituito dalla Regione ai sensi della legge 10/2010 è il seguente:

a) le risorse finanziarie relative all'esecuzione delle tre attività sono anticipate dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree presso gli aeroporti interessati (nel caso delle attività 1 e 2) e agli altri fornitori di servizi interessati (nel caso dell'attività 3);

b) ogni anno, a seguito di richieste di prefinanziamento delle società di gestione aeroportuale, la Regione decide che SFIRS — tramite il fondo regionale — provveda a concedere anticipazioni finanziarie agli aeroporti. A quel punto il fondo regionale concede alle società di gestione aeroportuale, su richiesta, un finanziamento a titolo oneroso (commissioni e interessi) quale anticipazione dell'importo assegnato ai sensi della legge 10/2010. L'anticipazione dovrebbe corrispondere a un massimo dell'85 % ([43]) del contributo stanziato dalla Regione a favore delle società di gestione aeroportuale. L'anticipazione finanziaria è soggetta a interessi (Euribor a 6 mesi +2 % per il 2010 ed Euribor a 6 mesi +1,5 % per il periodo 2011-2013) e a commissioni (1 % per il 2010 e 0,50 % per il periodo 2011-2013), versati a SFIRS dalle società di gestione aeroportuale;

c) la Regione successivamente conferma gli importi definitivi da concedere alle società di gestione aeroportuale («il contributo» della Regione), nei limiti delle risorse disponibili e tenendo conto degli importi effettivamente pagati dai gestori aeroportuali nel contesto dello svolgimento delle tre attività. A tale scopo, le società di gestione aeroportuale presentano adeguate relazioni che: i) indicano i risultati ottenuti e comprendono un'analisi di impatto; ii) specificano nel dettaglio i costi effettivamente sostenuti dall'aeroporto per le iniziative attuate, fornendo anche i necessari documenti giustificativi (fatture o simili);

d) dall'importo del contributo regionale, il fondo regionale deduce una ritenuta del 4 %, che viene restituita alla Regione. Una volta stabilito il contributo finale, il fondo regionale concede la parte restante del finanziamento ([44]) alla società di gestione aeroportuale. Il fondo dovrebbe provvedere a versare l'importo residuo alla società di gestione aeroportuale entro un massimo di sei mesi dalla conclusione dei programmi di attività.

2.8. *FLUSSI FINANZIARI*

2.8.1. FLUSSI FINANZIARI DALLA REGIONE ALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE

(87) Pur essendosi impegnata a concedere un contributo complessivo di 76 654 887 EUR nel periodo 2010-2013 (cfr. tabella 5), la Regione ha effettivamente trasferito 68 510 256 EUR alle società di gestione aeroportuale per il finanziamento delle tre attività ai sensi della legge 10/2010 ([45]) (cfr. tabella 6, colonna A): 35 516 988 EUR a favore di SOGEAAL, 19 250 617 EUR a favore di SOGAER e 13 742 651 EUR a favore di GEASAR.

([41]) A tale proposito, l'Italia fornisce l'esempio dell'aeroporto di Oristano, per il quale la Regione ha rifiutato una rotta specifica prevista nel programma di attività dell'aeroporto — Comunicazione dell'Italia alla Commissione del 5 maggio 2015, pagg. 5-6.
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12 articolo 4, commi 32 e 33.
([43]) Fino a un massimo del 90 % per il 2011 — Cfr. Determinazione prot. n. 7641 rep. n. 694 del 2.10.2012.
([44]) Questo importo equivale al contributo deciso dalla Regione, meno la ritenuta del 4 % e l'anticipazione finanziaria già concessa alla società di gestione aeroportuale.
([45]) L'Italia ha fornito alla Commissione tabelle recanti l'importo finale impegnato dalla Regione.

(88) Le anticipazioni finanziarie trasferite dal fondo regionale alle società di gestione aeroportuale ammontano in totale a 42 987 645 EUR (tabella 6, colonna B). Gli oneri per commissioni e interessi, calcolati sull'anticipazione finanziaria, sono dedotti dal fondo all'atto della sua erogazione alla società di gestione aeroportuale. La ritenuta, corrispondente al 4 % del contributo stanziato dalla Regione, è dedotta dall'importo del contributo all'atto dell'erogazione della parte restante della somma concessa dalla Regione all'aeroporto (dopo che sono state pagate le anticipazioni finanziarie) ([46]).

(89) Di conseguenza, l'importo netto spettante alle società di gestione aeroportuale (tabella 6, colonna C) si può calcolare sottraendo dal contributo della Regione i tre oneri finanziari (commissione, interessi e ritenuta). Gli importi che l'Italia ha indicato come importi netti effettivamente ricevuti dalle società di gestione aeroportuale (tabella 6, colonna D) sono leggermente diversi dagli importi calcolati in via teorica:

a) nel caso di SOGEAAL, l'Italia spiega che la società di gestione dovrebbe ancora ricevere dalla Regione 167 661 EUR con riferimento al contributo del 2013;

b) i contributi regionali a SOGAER e GEASAR per il 2013 (rispettivamente 4 946 576 EUR e 3 795 930 EUR) sono stati disposti dalla Regione rispettivamente il 19 giugno 2014 e il 10 giugno 2014, ma non sono mai stati pagati ([47]). L'Italia riconosce che le deliberazioni regionali costituiscono un impegno legalmente vincolante a pagare gli importi in questione, che può essere invocato dinanzi a un tribunale nazionale; ciononostante, ha deciso di attendere fino alla conclusione dei procedimenti in corso in materia di aiuti di Stato.

([46]) La Commissione rileva che le autorità italiane non spiegano il motivo per cui le anticipazioni finanziarie riportate nelle tabelle talvolta superano il contributo stabilito dalla Regione. Tuttavia, queste differenze non sono rilevanti ai fini della valutazione delle misure di aiuto, poiché la Commissione considera esclusivamente l'impegno di bilancio (colonna A) e l'importo effettivamente ricevuto dalle società di gestione aeroportuale (colonna D) — cfr. tabella 14.

([47]) «*Disposti ma non erogati*».

Tabella 6

Flussi finanziari effettivi dalla Regione alle società di gestione aeroportuale

SOGEAAL — ALGHERO

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Contributo stabilito dalla Regione (A)		Anticipazione finanziaria (B)		Oneri finanziari			Importo spettante al gestore aeroportuale (C)	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	*Differenza (C)-(D)*
	Importo	Data dell'impegno	Importo	Data di pagamento	Ritenuta del 4 %	Commissioni	Interessi			
2010	8 517 963	7.11.2012	[…] (*)	20.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	9 041 162	12.11.2012	[…]	8.2.2012 e 23.8.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	9 062 413	3.6.2013	[…]	22.10.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	8 895 449	27.10.2014	[…]	17.10.2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totale	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Segreto commerciale.

SOGAER — CAGLIARI

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Contributo stabilito dalla Regione (A)		Anticipazione finanziaria (B)		Oneri finanziari			Importo spettante al gestore aeroportuale (C)	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	*Differenza (C)-(D)*
	Importo	Data dell'impegno	Importo	Data di pagamento	Ritenuta del 4 %	Commissioni	Interessi			
2010	4 657 311	07.11.2012	[…]	10.9.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	4 777 320	07.11.2012	[…]	15.6.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	[…]	—	—-	[…]	[…]	[…]
Totale	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

GEASAR — OLBIA

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Contributo stabilito dalla Regione (A)		Anticipazione finanziaria (B)		Oneri finanziari			Importo spettante al gestore aeroportuale (C)	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	*Differenza (C)-(D)*
	Importo	Data dell'impegno	Importo	Data di pagamento	Ritenuta del 4 %	Commissioni	Interessi			
2010	3 972 223	7.11.2012	[…]	19.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2011	2 945 363	7.11.2012	[…]	1.6.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	0
2013	3 795 930	10.6.2014	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Totale	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. FLUSSI FINANZIARI DALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE ALLE COMPAGNIE AEREE E A FORNITORI TERZI DI SERVIZI PER IL FINANZIAMENTO DELLE TRE ATTIVITÀ

(90) Le società di gestione aeroportuale di Alghero, Cagliari e Olbia hanno finanziato le compagnie aeree e i fornitori terzi di servizi per lo svolgimento delle attività 1, 2 e 3 nel periodo 2010-2013. Secondo l'Italia, la compensazione erogata dalla Regione alle società di gestione aeroportuale nel periodo 2010-2013 per il finanziamento delle attività 1, 2 e 3 è stata trasferita alle compagnie aeree e ai fornitori terzi di servizi. Le compagnie aeree hanno ricevuto finanziamenti per le attività 1 e 2 e sono state selezionate sulla base delle «proposte commerciali più interessanti» ([48]). I fornitori terzi di servizi incaricati di iniziative di marketing, quali agenzie pubblicitarie o turistiche, hanno ricevuto finanziamenti per l'attività 3.

(91) Nella tabella 7 sono sintetizzati i flussi finanziari dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree e a fornitori terzi di servizi per il finanziamento delle attività 1, 2 e 3.

Tabella 7

Flussi finanziari dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree e a fornitori terzi di servizi per il finanziamento delle attività 1, 2 e 3

SOGEAAL — ALGHERO

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Finanziamento delle attività		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2010	[…]	[…]	8 517 963
2011	[…]	[…]	9 041 162
2012	[…]	[…]	9 062 413
2013	[…]	[…]	8 895 449
Totale	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER — CAGLIARI

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Finanziamento delle attività		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410
2013	[…]	[…]	4 946 576
Totale	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Cfr. punto 47: per la selezione delle compagnie aeree non sono state indette gare d'appalto, benché fossero previste nel quadro giuridico della Regione Sardegna.

GEASAR — OLBIA

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Finanziamento delle attività		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…] [1]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Totale	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

[1] Nella sua comunicazione dell'11 settembre 2015, l'Italia dichiara un importo di […] EUR per il finanziamento dell'attività 3 nel 2011. Nella sua comunicazione del 16 dicembre 2015 (relazione di Deloitte Financial Advisory S.r.l.), l'Italia indica un importo di […] EUR invece di […] EUR senza motivare la differenza.

(92) La tabella 8 fornisce una sintesi dei pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2.

Tabella 8

Flussi finanziari dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2

SOGEAAL — ALGHERO

(in EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totale**
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	—	—	[…]	[…]	[…]
Volotea	—	—	—	[…]	[…]
Alitalia	[…]	—	—	—	[…]
Meridiana	[…]	—	[…]	—	[…]
Wizzair	—	—	[…]	[…]	[…]
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	**35 221 513**

SOGAER — CAGLIARI

(in EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totale**
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(in EUR)

	2010	2011	2012	2013	Totale
Air Berlin	—	—	—	[…]	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	**19 018 170**

GEASAR — OLBIA

(in EUR)

	2010	2011	2012	2013	Totale
Meridiana fly	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Air Italy	[…]	[…]	—	—	[…]
Air Berlin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Norwegian	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2.com	—	[…]	[…]	[…]	[…]
NIKI	—	—	[…]	—	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Air Baltic	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	**12 683 623**

2.8.3. CONCLUSIONI

(93) Come indicato nella tabella 6, il finanziamento erogato dalla Regione è stato trasferito integralmente alle società di gestione aeroportuale, che a loro volta hanno addirittura fornito un importo di finanziamenti superiore a quello ricevuto dalla Regione per l'esecuzione delle attività 1, 2 e 3 ai sensi dei rispettivi programmi di attività. (La differenza tra il finanziamento effettivamente fornito per l'esecuzione delle attività 1, 2, 3 (colonna B della tabella 9) e l'importo effettivamente erogato dalla Regione alle società di gestione aeroportuale per lo svolgimento delle attività (colonna C della tabella 9) ammonta a 12 733 760 EUR).

Tabella 9

Confronto tra il finanziamento erogato dalla Regione e gli importi finanziati dalle società di gestione aeroportuale per l'esecuzione delle tre attività ai sensi della legge 10/2010

(in EUR)

	Contributo stabilito dalla Regione (A)	Importo totale finanziato dagli aeroporti per le tre attività (B)	Differenza (A) — (B)	Importo netto effettivamente erogato dalla Regione ai gestori aeroportuali (C)	Differenza (B) — (C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(in EUR)

	Contributo stabilito dalla Regione (A)	Importo totale finanziato dagli aeroporti per le tre attività (B)	Differenza (A) — (B)	Importo netto effettivamente erogato dalla Regione ai gestori aeroportuali (C)	Differenza (B) — (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
TOTALE	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Inoltre, per quanto concerne le compagnie aeree, come indicato nella tabella 8 il finanziamento fornito dalla Regione tramite le società di gestione aeroportuale per le attività 1 e 2 è stato trasferito ai seguenti vettori:

(1) Ryanair

(2) AMS

(3) Meridiana fly

(4) Air Italy

(5) Air Berlin

(6) easyJet

(7) Norwegian

(8) Jet2.com

(9) NIKI

(10) Vueling

(11) Air Baltic

(12) Volotea

(13) Tourparade

(14) Alitalia

(15) Wizzair

(16) Germanwings.

3. MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO E VALUTAZIONE INIZIALE DELLA COMMISSIONE

(95) Secondo la decisione di avvio, l'ambito del procedimento di indagine formale comprende le seguenti attività:

a) compensazione finanziaria erogata dalla Regione alle tre società di gestione aeroportuale (SOGEAAL, GEASAR e SOGAER) nel periodo 2010-2013 per il finanziamento delle attività 1, 2 e 3;

b) compensazioni finanziarie fornite dalle tre società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2 nel periodo 2010-2013 ([49]).

(96) Nella decisione di avvio si fa presente che, essendo in corso un procedimento di indagine della Commissione su possibili aiuti illegali concessi dalla società di gestione dell'aeroporto di Alghero nel caso SA.23098 ([50]), il caso in esame riguarda esclusivamente misure di aiuto non considerate nel suddetto procedimento ([51]).

([49]) L'ambito della decisione di avvio non comprendeva i potenziali aiuti concessi dai gestori aeroportuali a fornitori di servizi diversi dalle compagnie aeree per l'attività 3. Di conseguenza, la Commissione non può prendere una posizione su questo aspetto.

([50]) Decisione (UE) 2015/1584 della Commissione, del 1º ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.GE.A.AL SpA e di vari vettori aerei operanti sull'aeroporto di Alghero (GU L 250 del 25.9.2015, pag. 38).

([51]) Cfr. punti da 48 a 52.

(97) Per quanto concerne la compensazione finanziaria dalla Regione alle tre società di gestione aeroportuale, la Commissione ha concluso in via preliminare che la compensazione riconosciuta agli aeroporti sardi costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato e che l'Italia non ha rispettato l'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo, 3, del trattato rispetto a tale compensazione.

(98) La Commissione ha espresso dubbi sulla compatibilità con il mercato interno del regime di compensazione a favore dei gestori aeroportuali. In particolare, la Commissione ha concluso in via preliminare che la compensazione in questione non si potesse considerare una compensazione per un effettivo SIEG affidato ai gestori aeroportuali.

(99) Per quanto concerne la compensazione finanziaria fornita dai tre gestori aeroportuali alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2, la Commissione ha ritenuto che potesse comportare un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato e che si potesse considerare illegale a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, in quanto concessa presumibilmente ai beneficiari in violazione dell'obbligo di sospensione. In particolare, la Commissione ha osservato che la Regione Sardegna ha esercitato costantemente un controllo sulle risorse in esame, che erano state espressamente stanziate nel bilancio regionale con la precisa finalità, fra le altre, di incentivare collegamenti aerei da e verso gli aeroporti. La Commissione ha ritenuto pertanto che i fondi trasferiti dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree fossero imputabili allo Stato e costituiti da risorse statali. La Commissione ha osservato inoltre che i finanziamenti ricevuti dalle compagnie aeree riducono i costi che le stesse dovrebbero altrimenti sostenere attingendo a risorse proprie per gestire lo stesso programma di voli e ha concluso che esisteva un vantaggio economico per le compagnie aeree.

(100) Inoltre, la Commissione dubitava che la compensazione finanziaria erogata alle compagnie aeree operanti presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia si potesse considerare compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sulla compatibilità ai sensi della decisione SIEG del 2011 ([52]) in combinato disposto con il regolamento (CE) n. 1008/2008, la disciplina SIEG 2011 ([53]) in combinato disposto con il regolamento (CE) n. 1008/2008, e gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

4. **COMMENTI DELL'ITALIA SULLA DECISIONE DI AVVIO**

4.1. *LA LEGGE 10/2010*

(101) L'Italia giustifica l'intervento finanziario in base alla legge 10/2010 per il periodo 2010-2013 con il potenziamento del trasporto aereo tra la Sardegna e altre destinazioni nazionali ed europee nell'intento di promuovere i flussi turistici, in particolare al di fuori della stagione estiva, di grande importanza per l'economia dell'isola.

(102) La legge attribuisce alle società di gestione aeroportuale la responsabilità specifica di conseguire il suo obiettivo, definendone le condizioni e i criteri. In particolare, le società di gestione aeroportuale devono elaborare «programmi di attività», soggetti all'approvazione della Regione, che specifichino le azioni da intraprendere per favorire la destagionalizzazione e l'aumento del trasporto aereo. I «programmi di attività» comprendono un piano economico-finanziario, che presenta i risultati attesi e le risorse finanziarie necessarie per raggiungere l'obiettivo.

(103) I programmi di attività devono rispettare le seguenti condizioni:

a) le rotte coperte dal programma devono essere diverse da quelle già coperte da altre compensazioni di obblighi di servizio pubblico,

b) occorre prevedere un'adeguata promozione dell'isola nel caso di nuove rotte o dell'estensione del periodo di operatività dei voli.

(104) Qualora le risorse finanziarie necessarie superino la dotazione di bilancio della Regione, i fondi richiesti dovrebbero essere ripartiti in base ai criteri definiti nella deliberazione della Regione Sardegna n. 29/36 del 29 luglio 2010 ([54]) (premialità alle rotte internazionali, collegamenti con hub importanti, destagionalizzazione, massima frequenza di voli ecc.).

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

([53]) Comunicazione della Commissione «Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico» (2011), (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

([54]) Cfr. nota 4.

(105) La legge 10/2010 prevede tre categorie di attività che devono essere finanziate dalla Regione, come indicato ai punti 44 e seguenti.

(106) Le varie attività organizzate dalle società di gestione aeroportuale sono descritte in dettaglio nei programmi di attività di ciascun aeroporto e l'Italia ha fornito alla Commissione tabelle contenenti una sintesi delle attività svolte e del finanziamento regionale pertinente. L'Italia sostiene che le attività hanno esercitato un impatto positivo per la Regione, poiché nel periodo in questione il traffico aereo e i relativi flussi di passeggeri in entrata sono aumentati.

(107) L'Italia specifica che i principali beneficiari del finanziamento regionale ai sensi della legge 10/2010 sono le compagnie aeree: in effetti, la legge 10/2010 prevede il finanziamento, in tutti gli aeroporti sardi, delle compagnie aeree disposte ad attivare nuove rotte o ad aumentarle e prevede la destagionalizzazione delle rotte esistenti nel periodo 2010-2013.

4.2. *ANTICIPAZIONI FINANZIARIE*

(108) La legge regionale del 30 giugno 2011, n. 12 ([55]) stabilisce che le anticipazioni finanziarie previste dalla legge 10/2010 producano interessi. A tale scopo, il 9 agosto 2011 ([56]), la Regione ha incaricato SFIRS di istituire e gestire un fondo regionale per la gestione delle anticipazioni finanziarie.

(109) L'Italia sostiene che le anticipazioni corrispondono a prestiti forniti a condizioni di mercato: secondo le regole che disciplinano il fondo, l'interesse sui prestiti finanziari è calcolato in base al tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di un margine del 2 % per il 2010 e di un margine dell'1,50 % per il 2011 e il 2012. Inoltre, le società di gestione aeroportuale sono tenute a pagare un canone di gestione pari all'1 % dell'anticipazione finanziaria per il 2010 e allo 0,5 % per il 2011. L'Italia ritiene che le condizioni di mercato delle anticipazioni finanziarie si debbano valutare con riferimento all'Indicatore Sintetico di Costo (ISC) ([57]), che tiene conto di tutti i costi connessi ai prestiti da imputare all'aeroporto. L'Italia ha fornito alla Commissione una tabella contenente i dettagli dell'ISC per ciascuna anticipazione finanziaria concessa. L'ISC relativo all'anticipazione finanziaria a favore di SOGAER è più elevato rispetto agli altri e anche rispetto alle condizioni di mercato, poiché l'anticipazione è stata concessa nel settembre 2012, mentre il calcolo dell'ISC riguarda l'intero anno 2012.

(110) L'Italia ha fornito le informazioni contenute nella tabella 10 concernenti le anticipazioni finanziarie concesse alle tre società di gestione aeroportuale per il biennio 2010-2011 e conclude che le anticipazioni finanziarie sono state erogate a condizioni conformi a quelle di operazioni analoghe sul mercato. L'Italia specifica che, per il biennio 2010-2011, i prestiti erano intesi a fornire una compensazione alle società di gestione aeroportuale per gli importi che avevano già trasferito alle compagnie aeree per lo svolgimento delle attività 1 e 2.

Tabella 10

Anticipazioni finanziarie concesse alle tre società di gestione aeroportuale per il biennio 2010-2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	Sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	[…]	1.7.2011	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SpA	Cagliari	[…]	25.9.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SpA	Olbia	[…]	27.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	Sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	[…]	2.1.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SpA	Cagliari	[…]	5.7.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SpA	Olbia	[…]	20.7.2012	[…]	[…]	[…]	[…]

([55]) Cfr. nota 8.
([56]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([57]) ISC — Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. *ALTRE INFORMAZIONI*

(111) L'Italia fa presente che il decreto regionale n. 122/347 del 17 maggio 2010 ([58]) è lo strumento amministrativo che consente l'effettiva registrazione nel bilancio regionale dei fondi stanziati ai sensi della legge 10/2010.

(112) L'Italia precisa che, benché la legge 10/2010 si riferisca a tutti gli aeroporti sardi, le società di gestione aeroportuale interessate a beneficiare delle attività sono i gestori di Alghero, Olbia e Cagliari. Il 22 settembre 2010, la società di gestione aeroportuale di Oristano ha presentato un programma di attività e la Regione ha approvato un finanziamento di 300 000 EUR per il 2010. Tuttavia, la società di gestione aeroportuale di Oristano è entrata in liquidazione nel maggio 2011 e attualmente l'aeroporto è chiuso.

(113) L'Italia ha fornito alla Commissione tabelle contenenti una sintesi delle attività intraprese e del relativo finanziamento regionale, nonché i contratti conclusi tra SFIRS e le società di gestione aeroportuale.

(114) L'Italia afferma ([59]) che l'intervento dello Stato era necessario, in quanto gli aeroporti non sarebbero stati in grado di coprire i costi sostenuti per il finanziamento delle attività ai sensi della legge 10/2010. Le tre società di gestione aeroportuale non sarebbero state in grado di svolgere e finanziare le attività previste dalla legge 10/2010, né attingendo a risorse proprie né tramite finanziamenti bancari.

a) Aeroporto di Cagliari: la società ha registrato risultati economici negativi nel periodo 2007-2009 e, nonostante un EBITDA positivo ([60]), l'attività commerciale non ha coperto i costi di ammortamento, con il risultato di un EBIT negativo ([61]). All'epoca la società era caratterizzata da un costante squilibrio economico e finanziario, che ha minato la sua solvibilità. Nel 2008, si è reso necessario un aumento di capitale di 4,4 milioni di EUR per coprire le perdite accumulate. A causa di questa difficile situazione finanziaria, il gestore aeroportuale non era in grado di coprire con risorse proprie i costi sostenuti per l'esecuzione delle attività ai sensi della legge 10/2010. Il gestore aeroportuale non era in grado nemmeno di ottenere ulteriori finanziamenti esterni da istituzioni finanziarie, che non avrebbe potuto rimborsare a causa dei flussi di cassa finanziari insufficienti. Nel periodo 2010-2013, il margine operativo del gestore aeroportuale si è leggermente ridotto del 40 % in termini di EBIT e la relazione finanziaria annuale del 2013 rileva la sottocapitalizzazione della società e una situazione finanziaria che diventerebbe critica in assenza del finanziamento anticipato erogato dalla Regione per il 2014 ([62]).

b) Aeroporto di Alghero: il periodo 2007-2009 ha evidenziato gravi difficoltà finanziarie ed economiche con un risultato netto negativo superiore al capitale proprio, per cui si è resa necessaria una ricapitalizzazione della società nel 2009. Il sistema delle anticipazioni finanziarie gestito dalla Regione era mirato in primo luogo a SOGEAAL, nell'intento di attuare le attività previste dalla legge 10/2010 senza imporre ulteriori oneri alla società. L'EBITDA dell'aeroporto è stato positivo solo nel 2007, mentre l'EBIT è stato negativo per l'intero periodo, in peggioramento fino a un livello di – 11,3 milioni di EUR nel 2009. Nel periodo interessato, il capitale netto è stato in costante diminuzione, fino a raggiungere l'importo negativo di – 4,8 milioni di EUR nel 2009. Di conseguenza, la società non era in grado di finanziare le attività in questione con risorse proprie, né di ricorrere a ulteriori finanziamenti esterni da banche, a causa della sua incapacità di rimborsare il potenziale debito contratto. Il periodo 2010-2013 ha evidenziato un margine operativo costantemente negativo in termini di EBIT, che è passato da – 3,6 milioni di EUR nel 2010 a – 1,5 milioni di EUR nel 2013. Nello stesso periodo la struttura del capitale si è deteriorata, in quanto il capitale proprio si è ridotto di oltre la metà, fino a un livello di 2,4 milioni di EUR nel 2013, su un attivo complessivo di 41,9 milioni di EUR ([63]).

c) Aeroporto di Olbia: nel periodo 2007-2009, il gestore aeroportuale ha registrato un consistente rallentamento economico, dovuto principalmente alla riduzione del numero di passeggeri. Nell'arco del periodo, l'EBITDA è diminuito del 22,8 % e l'EBIT del 41,3 %. Malgrado i risultati netti positivi, la società non ha generato flussi di cassa netti positivi, a causa di un aumento del capitale operativo e di un consistente programma di investimenti nel periodo 2007-2009 (13,2 milioni di EUR). Nello stesso periodo, l'indebitamento complessivo è aumentato di 2 milioni di EUR e un ulteriore indebitamento nei confronti di istituzioni finanziarie era

([58]) Cfr. nota 3.
([59]) L'Italia ha fornito alla Commissione tre relazioni che presentano un'analisi economica e finanziaria degli aeroporti con riferimento alle misure previste dalla legge 10/2010. La Commissione basa la propria analisi su queste relazioni.
([60]) Utili al lordo di interessi, imposte, ammortamenti e svalutazioni.
([61]) Utili al lordo di interessi, imposte e tasse.
([62]) *Fonte:* relazioni finanziarie annuali di SOGAER per il periodo 2010-2013.
([63]) *Fonte:* relazioni finanziarie annuali di SOGEAAL per il periodo 2010-2013.

altamente improbabile perché avrebbe potuto pregiudicare l'equilibrio finanziario della società ([64]). Inoltre, data la sua situazione finanziaria, il gestore aeroportuale non era in grado di finanziare le attività mediante risorse proprie, poiché la generazione di flussi di cassa finanziari non era sufficiente per coprire gli investimenti in capitale circolante e attività fisse. Una terza opzione avrebbe potuto essere un aumento di capitale mediante conferimenti degli azionisti, al fine di garantire la liquidità necessaria per finanziare le tre attività previste dalla legge 10/2010. Per valutare se questa sarebbe stata un'opzione vantaggiosa, l'investimento richiesto è stato analizzato dal punto di vista di un investitore in un'economia di mercato. Dall'analisi effettuata da GEASAR ([65]) in base a una metodologia standard per la valutazione della redditività di un investimento emerge che il valore attuale netto (VAN) e il tasso di rendimento interno (TRI) calcolati con riferimento agli accordi conclusi tra il gestore aeroportuale e le compagnie aeree erano negativi, il che esclude un qualsiasi interesse degli azionisti in un potenziale aumento di capitale. Il periodo 2010-2013 ha evidenziato una relativa stagnazione in termini di EBITDA, a un livello di 5,9 milioni di EUR. Benché il margine EBIT e il risultato netto fossero leggermente migliorati nel periodo, la società aveva ancora difficoltà a generare flussi di cassa netti positivi a causa degli incrementi nel capitale circolante e negli investimenti ([66]).

5. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

5.1. *OSSERVAZIONI PERVENUTE DA RYANAIR*

5.1.1. OSSERVAZIONI SULLA DECISIONE DI AVVIO

5.1.1.1. ***Considerazioni generali***

(115) Ryanair precisa di operare solo sulle rotte per Alghero e Cagliari e non verso altri aeroporti sardi. La compagnia sottolinea che il suo diritto a presentare osservazioni è limitato dall'assenza di una descrizione ragionevolmente dettagliata del presunto aiuto a Ryanair, in particolare per quanto concerne l'aeroporto di Cagliari. AMS e Ryanair non sono pertanto in grado di presentare osservazioni che affrontino in modo esauriente gli accordi tra Ryanair, AMS e l'aeroporto di Cagliari.

(116) Ryanair ha incaricato una società di consulenza di preparare una dettagliata analisi comparata in base al MEIP ([67]) a dimostrazione del fatto che le spese pagate da Ryanair presso l'aeroporto di Cagliari sono uguali o superiori a quelle pagate da Ryanair presso aeroporti comparabili, privati o pubblici-privati, e pertanto sono conformi al MEIP.

(117) Ryanair sostiene che non era a conoscenza dell'esistenza della legge 10/2010 della Regione Sardegna quando ha stipulato gli accordi con Cagliari e Alghero. Ryanair afferma altresì che AMS ha negoziato con le società di gestione aeroportuale su una base commerciale, facendo riferimento alle condizioni applicabili ad aeroporti comparabili di tutta Europa (nel caso di Ryanair) e tenendo conto del tariffario di AMS applicabile in quel momento (nel caso di AMS).

(118) Ryanair sostiene che i diretti beneficiari dei presunti aiuti erano gli aeroporti sardi, mentre le compagnie aeree ne beneficiavano indirettamente. Secondo Ryanair, la Commissione presume che l'aiuto sia stato fornito agli aeroporti seguendo una certa formula; tuttavia nella decisione di avvio sono indicati solo i singoli elementi che la compongono, mentre la formula non è riportata. Questa mancanza di informazioni priva Ryanair del suo diritto di formulare osservazioni in proposito.

(119) Inoltre, anche se gli aeroporti hanno beneficiato di aiuti, la Commissione non può semplicemente concludere che gli stessi sono stati trasferiti alle compagnie aeree, senza prove specifiche che lo dimostrino. Ryanair precisa che nei contratti tra l'aeroporto di Cagliari e Ryanair/AMS la Commissione non ha individuato elementi che potrebbero configurare aiuti di Stato.

(120) Infine, Ryanair contesta l'uso degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 nella decisione di avvio per stabilire se siano stati concessi aiuti agli aeroporti. Di fatto, gli orientamenti del 2005 non forniscono un quadro di riferimento affidabile per la valutazione di presunti aiuti di Stato a favore di aeroporti e compagnie aeree low cost.

([64]) A tale proposito, GEASAR fornisce alla Commissione una simulazione finanziaria che ipotizza l'assunzione di un nuovo debito per finanziare le misure ai sensi della legge 10/2010 e indica in conclusione una tendenza al peggioramento dei principali indicatori finanziari della società.

([65]) Valutazione economica degli accordi tra GEASAR SpA e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n. 10/2010 — Deloitte Financial Advisory S.r.l. — 15/12/2015.

([66]) *Fonte:* relazioni finanziarie annuali di GEASAR per il periodo 2010-2013.

([67]) Principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

5.1.1.2. ***Accordi tra Ryanair e gli aeroporti***

(121) Per quanto concerne gli accordi con gli aeroporti, Ryanair sottolinea che i suoi negoziati con gli aeroporti sono condotti su una reale base commerciale, il che spiega perché l'esito varia da aeroporto ad aeroporto. Ryanair rileva che, nel valutare gli accordi della compagnia aerea con gli aeroporti, la Commissione deve:

a) prendere in considerazione tutti i fattori rilevanti per una simile valutazione, tenendo conto delle implicazioni dei ricavi non aeronautici e delle esternalità di rete;

b) basarsi su aeroporti di comparazione;

c) tenere conto della posizione di mercato degli aeroporti regionali in Europa, che rimangono maggiormente esposti alla forte concorrenza degli aeroporti vicini, ma non sono se non in minima misura concepiti e gestiti su base commerciale;

d) considerare la pianificazione a lungo termine degli aeroporti: per gli aeroporti regionali non vale l'applicazione di un normale piano industriale quinquennale;

e) applicare il cosiddetto approccio *«single till»*, tenendo conto dei ricavi generati da attività aeronautiche e non aeronautiche;

f) integrare le esternalità di rete: un aeroporto con un maggior numero di utenti risulta più apprezzabile per altri potenziali utenti, con un conseguente aumento del suo valore complessivo;

g) considerare che gli accordi di Ryanair con gli aeroporti non sono su base esclusiva: di solito, gli aeroporti oggetto dell'indagine dispongono di ampia capacità per ospitare altre compagnie aeree.

(122) Nel valutare gli oneri pagati da Ryanair agli aeroporti per i vari servizi che riceve, occorre prendere in considerazione le esigenze notevolmente ridotte di Ryanair rispetto ad altri vettori, in virtù del suo modello aziendale, oltre ai consistenti ricavi non aeronautici generati dagli aeroporti grazie a Ryanair.

5.1.1.3. ***Accordi di marketing***

(123) Ryanair ribadisce che gli accordi di marketing stipulati da AMS con gli aeroporti sono negoziati e conclusi separatamente dagli accordi di Ryanair con gli stessi aeroporti. In particolare, Ryanair e AMS precisano che AMS non gode di alcun vantaggio, in quanto conclude accordi di marketing con aeroporti pubblici e privati. Quindi, soggetti pubblici e privati competono per lo spazio limitato disponibile per la pubblicità su ryanair.com. AMS non beneficia pertanto di alcun vantaggio ai fini delle norme sugli aiuti di Stato, poiché il principio dell'investitore in un'economia di mercato è sempre rispettato nella conclusione degli accordi.

(124) Inoltre, Ryanair sostiene che la Commissione non ha fornito basi giuridiche o fattuali per mettere in discussione la motivazione commerciale della decisione delle società di gestione degli aeroporti di Alghero e Cagliari di acquistare pubblicità su ryanair.com, in circostanze nelle quali AMS offre i propri servizi a un prezzo di mercato. Ne consegue che AMS non è nella posizione di esercitare il proprio diritto di difesa.

(125) Ryanair ha presentato altri due studi sull'evoluzione dell'andamento dei ricavi degli aeroporti. Nel corso degli anni, le entrate derivanti da servizi non aeronautici sono aumentate in misura significativa. Secondo Ryanair, la pubblicità sul suo sito Internet fa aumentare la percentuale di passeggeri in entrata e di conseguenza i ricavi non aeronautici.

(126) Ryanair afferma che i servizi di marketing e pubblicità sui siti Internet di tutte le compagnie aeree sono ormai una prassi diffusa; questo vale in particolare per le società di gestione aeroportuale, che hanno cominciato a promuovere il proprio marchio su Internet soprattutto attraverso i siti delle compagnie aeree.

(127) Ryanair precisa che AMS non discrimina tra aeroporti, autorità pubbliche e altri clienti non aeroportuali. Gli aeroporti posseduti o controllati da privati e altri soggetti privati hanno concluso accordi con AMS sulla base di analoghe condizioni non discriminatorie.

5.1.1.4. ***Questioni in materia di aiuti di Stato***

(128) Ryanair è del parere che la misura in questione non sia imputabile allo Stato: la semplice approvazione dei programmi di attività dell'aeroporto da parte delle autorità sarde non è sufficiente per imputare una misura allo Stato.

(129) Ryanair sottolinea che la selezione delle compagnie aeree sulla base di offerte commerciali, presentate alle società di gestione aeroportuale a seguito della pubblicazione di avvisi sui rispettivi siti Internet, rappresenta di per sé una procedura di gara. Inoltre, non occorre indire una gara quando l'accordo tra aeroporto e compagnia aerea soddisfa il principio dell'investitore in un'economia di mercato e non esistono SIEG/OSP applicabili alla compagnia aerea, come nella fattispecie.

(130) Ryanair solleva dubbi anche sui criteri selettivi contestati dalla Commissione, in quanto qualsiasi compagnia aerea che intendesse concludere accordi con l'aeroporto di Alghero o di Cagliari avrebbe potuto farlo.

(131) Ryanair conclude affermando che la situazione presente in Sardegna deriva dall'inadeguatezza delle norme che disciplinano le rotte soggette a obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 e la loro applicazione da parte delle autorità italiane. Di conseguenza, gli aeroporti italiani si trovano di fronte alle seguenti alternative: i) servire rotte soggette a obblighi di servizio pubblico operate da compagnie aeree tradizionali, che utilizzano aeromobili di piccole dimensioni e trasportano un numero limitato di passeggeri al costo di forti sovvenzioni (che comunque non sarebbero sufficienti a garantire biglietti a prezzi bassi); o ii) instaurare rapporti commerciali con vettori low cost, che offrono garanzie riguardo a volumi di traffico passeggeri, uso di aeromobili di grandi dimensioni, trasporto di un numero elevato di passeggeri, assenza di sovvenzioni e biglietti a prezzi bassi. Di fronte a una simile scelta, qualsiasi investitore in un'economia di mercato avrebbe selezionato la seconda opzione.

(132) Alla luce di queste osservazioni, Ryanair conclude che né Ryanair né AMS hanno beneficiato di aiuti di Stato e che gli aeroporti sardi hanno agito conformemente al MEIP.

5.1.2. VALUTAZIONE ECONOMICA SECONDO IL MEIP CONCERNENTE L'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI CAGLIARI ([68])

(133) Ryanair ha incaricato una società di consulenza di preparare una dettagliata analisi comparata in base al MEIP, a dimostrazione del fatto che le spese pagate da Ryanair presso l'aeroporto di Cagliari sono uguali o superiori a quelle pagate da Ryanair presso aeroporti comparabili, privati o pubblici-privati, e pertanto sono conformi al MEIP. La società di consulenza che agisce per conto di Ryanair ha inviato la versione strettamente riservata della relazione direttamente alla Commissione.

(134) Dall'analisi emerge che, nel complesso, il livello delle spese pagate da Ryanair all'aeroporto di Cagliari in media è più elevato rispetto al livello di spese comparabili pagate dalla compagnia aerea nello stesso periodo presso aeroporti di comparazione. Nello specifico, in media i diritti corrisposti da Ryanair all'aeroporto di Cagliari, per passeggero e per rotazione, sono di 2,3-2,4 volte superiori a quelli pagati da Ryanair presso aeroporti di comparazione nel periodo tra il 2006-2007 e il 2012-2013.

(135) Lo studio conclude che i vari accordi presi in esame nel procedimento erano compatibili con un livello di diritti che sarebbe stato offerto a Ryanair da un investitore in un'economia di mercato proprietario di un aeroporto in circostanze analoghe.

5.1.3. IDENTIFICAZIONE DEI PARAMETRI DI RIFERIMENTO DEL MERCATO NELLE ANALISI COMPARATE SECONDO IL MEIP ([69])

(136) Secondo la società di consulenza che agisce per conto di Ryanair, l'approccio della Commissione, che ha ritenuto accettabili soltanto gli aeroporti di comparazione situati nello stesso bacino d'utenza dell'aeroporto oggetto di indagine, è infondato.

(137) La società di consulenza sostiene che i prezzi di riferimento del mercato indicati dagli aeroporti di comparazione non sono inquinati da aiuti di Stato concessi ad aeroporti vicini; pertanto, è possibile stimare secondo criteri di robustezza parametri di riferimento del mercato ai fini del MEIP, come i seguenti:

a) le analisi comparate sono ampiamente utilizzate ai fini del MEIP in ambiti diversi dagli aiuti di Stato;

([68]) Relazione Oxera del 28 giugno 2013.
([69]) Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair, nota preparata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013.

b) le società si influenzano vicendevolmente nelle decisioni sui prezzi soltanto nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari;

c) gli aeroporti che insistono sullo stesso bacino d'utenza non sono necessariamente in concorrenza l'uno con l'altro e gli aeroporti di comparazione utilizzati nelle relazioni presentate sono esposti a una concorrenza limitata da parte degli aeroporti di proprietà dello Stato presenti nel loro bacino d'utenza (meno di un terzo degli aeroporti commerciali presenti nel bacino d'utenza degli aeroporti di comparazione è interamente di proprietà dello Stato e nessuno degli aeroporti presenti nello stesso bacino d'utenza degli aeroporti di comparazione è sotto osservazione per possibili aiuti di Stato (dati aggiornati all'aprile 2013)];

d) anche quando gli aeroporti di comparazione sono esposti alla concorrenza di aeroporti di proprietà dello Stato presenti nello stesso bacino d'utenza, vi sono motivi per ritenere che essi agiscano in conformità al MEIP (ad esempio, quando l'assetto proprietario è caratterizzato da una partecipazione privata rilevante o quando l'aeroporto è a gestione privata);

e) gli aeroporti che rispettano il principio dell'investitore in un'economia di mercato non fissano i prezzi al di sotto del costo incrementale.

5.1.4. PRINCIPI ALLA BASE DELL'ANALISI DELLA REDDITIVITÀ SECONDO IL MEIP ([70])

(138) Secondo la società di consulenza che agisce per conto di Ryanair, la sua analisi della redditività presentata alla Commissione segue i principi che sarebbero adottati da un investitore razionale operante nel settore privato e riflette l'approccio evidenziato nei precedenti della Commissione. Il *terminal value*, o valore terminale (ossia il valore residuale successivo al periodo di valutazione esplicita), può essere adeguato secondo un'ipotesi prudenziale circa la probabilità che l'accordo con Ryanair sia rinnovato o che accordi con condizioni simili siano conclusi con altre compagnie aeree. La redditività incrementale ottenuta dagli aeroporti in virtù degli accordi con Ryanair dovrebbe essere valutata sulla base di stime del valore attuale netto (VAN) o del tasso di rendimento interno (TRI).

5.1.5. COSTRUZIONE DEL MARCHIO: PERCHÉ E COME I PICCOLI MARCHI DOVREBBERO INVESTIRE IN MARKETING ([71])

(139) Lo studio è inteso a definire la logica commerciale soggiacente alle decisioni degli aeroporti regionali di acquistare pubblicità su ryanair.com da AMS.

(140) Poiché esiste un gran numero di aeroporti rinomati e utilizzati per abitudine, i concorrenti più deboli devono riuscire a contrastare la staticità dei comportamenti d'acquisto dei consumatori, individuando una modalità per comunicare in modo coerente il messaggio legato al loro marchio a un pubblico ampio. In ogni caso, le forme di comunicazione di marketing tradizionali richiedono spese superiori alle loro risorse.

(141) Per contro, la pubblicità attraverso AMS:

i) offre l'opportunità di raggiungere un pubblico significativo, costituito da consumatori che stanno già considerando l'acquisto di un viaggio;

ii) comporta costi relativamente bassi (tariffario basato sulle tariffe commerciali per le comunicazioni online);

iii) consente di comunicare durante la fase di acquisto;

iv) offre la possibilità di una pubblicità creativa.

5.1.6. DOCUMENTO PRESENTATO DA RYANAIR IL 20 DICEMBRE 2013

(142) Il 20 dicembre 2013 Ryanair ha presentato un documento di osservazioni concernenti i pagamenti a favore di AMS, la sua controllata al 100 % per la pubblicità su Internet.

(143) Ryanair non concorda con la valutazione della Commissione, che considera i pagamenti ad AMS come costi per l'aeroporto, poiché questo approccio non tiene conto del valore dei servizi di AMS per l'aeroporto stesso. Ryanair ricorda inoltre che, ai fini dell'analisi in base al criterio dell'operatore in un'economia di mercato, l'acquisto di preziosi servizi di marketing a prezzi di mercato dovrebbe essere considerato separatamente da qualsiasi accordo contrattuale correlato tra l'aeroporto e la compagnia aerea.

(144) A sostegno di questa tesi, Ryanair presenta un'analisi elaborata da una società di consulenza che agisce per suo conto, che confronta i prezzi applicati da AMS con i prezzi di servizi comparabili offerti da altri siti di viaggi. L'analisi conclude che i prezzi applicati da AMS erano inferiori alla media o comunque nella fascia media dei prezzi applicati da siti di comparazione.

([70]) Principles underlying profitability analysis for MEIP tests. Ryanair State aid cases (Principi alla base dell'analisi della redditività secondo il MEIP. Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair), nota preparata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013.

([71]) Analisi elaborata per Ryanair dal Professor D.P. McLoughlin, 10 aprile 2013.

(145) Secondo Ryanair, questo dimostra che i prezzi di AMS sono allineati ai prezzi di mercato. La decisione di un aeroporto pubblico di acquistare i servizi di AMS è pertanto conforme al criterio dell'operatore in un'economia di mercato.

(146) Ryanair chiede alla Commissione di rivedere l'approccio adottato per l'analisi dei contratti di AMS. Ryanair ritiene che gli accordi con AMS si dovrebbero considerare separatamente dagli accordi per servizi aeroportuali stipulati da Ryanair, applicando quindi separatamente il criterio dell'operatore in un'economia di mercato. Se anche la Commissione dovesse insistere sul fatto di applicare congiuntamente ai contratti di AMS e agli accordi per servizi aeroportuali di Ryanair il criterio dell'operatore in un'economia di mercato, per lo meno non si dovrebbe ignorare il valore dei servizi di AMS per l'aeroporto.

(147) La relazione del 20 dicembre 2013 sui prezzi di AMS elaborata dalla società di consulenza che agisce per conto di Ryanair fa riferimento alle conclusioni tratte in precedenti relazioni presentate dai consulenti di marketing Mindshare (2004) e Zenobie Conseil (2011), e alla relazione del Professor McLoughlin (2012) sull'importanza della pubblicità per i piccoli marchi. Queste relazioni confermano che Ryanair possiede un forte marchio paneuropeo, in grado di applicare un prezzo maggiorato per i servizi pubblicitari.

(148) Nell'analisi, le tariffe di AMS sono confrontate con i prezzi per la pubblicità applicati da un campione di siti di comparazione nel periodo 2004-2005, quando è stato introdotto per la prima volta il tariffario di AMS, e nel 2013. I risultati dimostrano che i visitatori mensili di ryanair.com sono più del doppio rispetto al secondo sito di viaggi più popolare, e hanno maggiori probabilità di effettuare altre operazioni di e-commerce. Queste caratteristiche uniche, combinate con una elevata consapevolezza del marchio, consentono a Ryanair di applicare un sovrapprezzo.

(149) In conclusione, per entrambi i periodi e in tutti i settori, si è riscontrato che le tariffe di AMS erano inferiori o comunque nella fascia di prezzo dei siti di comparazione.

(150) A sostegno della sua argomentazione, Ryanair ha presentato i dati relativi al traffico sulla sua pagina web nel Regno Unito tra novembre 2012 e novembre 2013 e nel periodo 2009-2012, oltre ai dati sui servizi di AMS acquistati da numerosi aeroporti e sugli accordi stipulati da AMS con gli stessi.

(151) L'allegato B.4 al documento presentato da Ryanair il 20 dicembre 2013 contiene il contratto di AMS del 27 marzo 2009. In particolare, nel contratto si afferma che Airport Marketing Services fornirà un pacchetto di servizi di marketing per il periodo dal 29 marzo 2009 al 28 marzo 2010 per un valore di 1 600 000,00 EUR. Per il periodo dal 29 marzo 2010 al 28 marzo 2014, il valore dei servizi Internet ammonterà a 2 000 000,00 EUR all'anno e si baserà sul tariffario corrente di Airport Marketing Services […].

5.1.7. DOCUMENTO PRESENTATO DA RYANAIR IL 17 GENNAIO 2014

(152) Ryanair ha presentato una relazione preparata da una società di consulenza concernente i principi che ritiene si debbano applicare in un'analisi della redditività secondo il criterio dell'operatore in un'economia di mercato, che comprenda sia gli accordi per servizi aeroportuali tra Ryanair e gli aeroporti, sia gli accordi di marketing tra AMS e gli stessi aeroporti. Ryanair sottolinea che questo non pregiudica la sua opinione che il criterio dell'operatore in un'economia di mercato dovrebbe essere applicato separatamente agli accordi con AMS e agli accordi per i servizi aeroportuali.

(153) Nella relazione si afferma che, in un'analisi congiunta della redditività, il reddito associato ad AMS dovrebbe essere inserito nella colonna dei ricavi, mentre le spese relative ad AMS sono indicate nella colonna dei costi. A questo scopo, la relazione propone una metodologia basata sui flussi di cassa, che permette di trattare le spese sostenute per AMS come spese di esercizio incrementali.

(154) Nella relazione si rileva che le attività di marketing contribuiscono a creare e ad accrescere il valore del marchio, con la probabile conseguenza di promuovere l'attività e generare utili nel periodo di validità degli accordi di marketing e anche dopo la loro scadenza. In virtù di un accordo con Ryanair, è più probabile che altre compagnie aeree siano attratte verso l'aeroporto, aumentando il flusso di operatori commerciali e i ricavi non aeronautici dell'aeroporto. Se la Commissione dovesse decidere di effettuare un'analisi congiunta della redditività, dovrebbe tenere conto di tali benefici, assimilando le spese per AMS a spese di esercizio incrementali, con gli utili incrementali calcolati al netto dei pagamenti destinati ad AMS. Inoltre, negli utili incrementali previsti si potrebbe includere un *terminal value* per considerare anche il valore che matura dopo la scadenza del termine.

(155) A supporto di questo approccio, la relazione presenta una sintesi dei risultati di studi che dimostrano in che modo la pubblicità può incrementare il valore del marchio e promuovere la fedeltà della clientela. In particolare, la pubblicità su ryanair.com accresce l'esposizione del marchio per un aeroporto. Nello specifico, aeroporti regionali più piccoli che intendono aumentare il proprio volume di traffico possono promuovere il valore del proprio marchio stipulando accordi pubblicitari con AMS.

(156) Infine, si afferma che l'approccio basato sul flusso di cassa è conforme a decisioni della Commissione in materia di concorrenza, concernenti o meno aiuti di Stato, in particolare il caso di BayernLB, nel quale la Commissione ha indicato di ricorrere a un modello di attualizzazione dei dividendi per stimare i flussi di cassa e assegnare un *terminal value* sulla base della crescita prevista dei dividendi e il caso della compressione dei margini relativo a Telefónica, nel quale la Commissione ha incluso un *terminal value* nell'analisi del flusso di cassa attualizzato.

5.1.8. RELAZIONE OXERA DEL 31 GENNAIO 2014: HOW SHOULD AMS AGREEMENTS BE TREATED WITHIN THE PROFITABILITY ANALYSIS AS PART OF THE MARKET ECONOMY OPERATOR TEST? PRACTICAL APPLICATION (QUALE APPROCCIO È OPPORTUNO ADOTTARE PER GLI ACCORDI CON AMS NELL'ANALISI DELLA REDDITIVITÀ SECONDO IL CRITERIO DELL'OPERATORE IN UN'ECONOMIA DI MERCATO? APPLICAZIONE PRATICA)

(157) Il 31 gennaio 2014 Ryanair ha presentato una comunicazione sui procedimenti di indagine in materia di aiuti di Stato della Commissione che la riguardano. Sulla base di studi commissionati a una società di consulenza, Ryanair discute gli aspetti pratici dell'inserimento di AMS in un'analisi congiunta della redditività degli accordi con AMS e degli accordi di servizi aeroportuali (ASA) ([72]), ([73]) e sostiene che, in linea di principio, secondo la sua interpretazione dell'approccio della Commissione, gli accordi con AMS possono essere inseriti in un'analisi congiunta della redditività degli accordi con AMS e degli accordi di servizi aeroportuali.

(158) L'approccio adottato tiene conto del potenziale degli ASA e degli accordi con AMS in termini di sostegno dei profitti di un aeroporto oltre la data di scadenza prestabilita degli ASA.

(159) Secondo Ryanair, la sua presenza presso un aeroporto potrebbe indurre altri passeggeri o compagnie aeree a utilizzarlo. La pubblicità e la promozione derivanti dagli accordi conclusi con AMS potrebbero favorire un aumento del traffico di passeggeri di Ryanair o di altri vettori, dopo la scadenza prestabilita degli ASA con Ryanair. Inoltre, potrebbe anche incrementare i ricavi non aeronautici dell'aeroporto. Secondo Ryanair, si tratta di un risultato intuitivo, poiché quasi tutte le imprese investiranno in marketing per migliorare la redditività grazie alla differenziazione del prodotto. Considerati i benefici tipici del marketing e gli effetti di rete associati alla crescita all'interno degli aeroporti, sarebbe sbagliato ipotizzare che gli unici ricavi incrementali associati alle attività di marketing di AMS saranno i passeggeri di Ryanair che utilizzano l'aeroporto durante il periodo di validità degli ASA.

5.1.9. OSSERVAZIONI DI RYANAIR DEL 12 SETTEMBRE 2014

(160) Ryanair fa osservare che l'esame dell'accordo aeroporto-compagnia aerea deve comprendere un'analisi secondo il criterio dell'operatore nell'economia di mercato, come riconosciuto al punto 3.5 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(161) Inoltre, Ryanair sostiene che «l'approccio basato sulla capacità» all'attribuzione dei costi di investimento è corretto ai sensi dell'analisi della redditività ex ante, e anche in base a un ragionamento economico. In effetti, «l'approccio basato sull'uso effettivo» non considera il fatto che l'analisi della redditività secondo il criterio dell'operatore in un'economia di mercato deve essere effettuata ex ante.

5.1.10. ATTRIBUZIONE DEI COSTI DI INVESTIMENTO ([74])

(162) La relazione della società di consulenza che agisce per conto di Ryanair fa riferimento al punto 64 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione e afferma che, di fatto, il nuovo terminal o altre strutture ipotetiche non sono necessarie solo per una specifica compagnia aerea, ma anche altre compagnie possono trarne vantaggio. Rileva inoltre che non è corretto attribuire il 100 % dei costi a una sola compagnia, anche se è l'unica ad operare nell'aeroporto, mentre il calcolo dei costi basato sull'utilizzo della capacità creata dagli investimenti potrebbe essere un metodo valido.

([72]) Accordi per servizi aeroportuali.
([73]) L'analisi congiunta della redditività di AMS-ASA è stata effettuata per tutti gli aeroporti per i quali la società di consulenza è stata in grado di ottenere i dati necessari.
([74]) Relazione Oxera del 12 settembre 2014.

(163) Ryanair sottolinea la differenza fondamentale tra la misurazione basata sull'utilizzo della capacità, piuttosto che sulla quota di traffico. A titolo di esempio, presso l'aeroporto di Angoulême Ryanair contribuiva al 95-97 % del traffico, ma solo al 25-28 % dell'utilizzo della capacità.

(164) La società di consulenza fornisce diversi esempi alla Commissione, compreso il caso di Alghero ([75]). Nel 2004 l'aeroporto di Alghero ha aperto un nuovo terminal passeggeri, che ha aumentato in misura significativa la capacità dell'aeroporto in termini di traffico passeggeri, da circa 0,8 milioni di pax a 2,5 milioni di pax. Questo aumento della capacità del terminal ha trovato riscontro nei piani industriali di SOGEAAL, con l'aumento delle rotazioni e delle partenze a partire dal 2004.

(165) In conclusione, secondo la nota il modo appropriato per attribuire i costi di investimento è in relazione alla quota attesa di capacità rappresentata da un dato accordo con una compagnia aerea.

5.1.11. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO GENERALE DEGLI ACCORDI CON AMS SUL TRAFFICO AEROPORTUALE ([76])

(166) La società di consulenza che agisce per conto di Ryanair ha esaminato la redditività incrementale attesa degli accordi dalla prospettiva dell'aeroporto, analizzando oltre ai costi dei pagamenti ad AMS anche i vantaggi in termini di maggiore attrattiva dell'aeroporto e il potenziale aumento sia del traffico di passeggeri non Ryanair, sia di conseguenza dei ricavi non aeronautici.

(167) Al fine di dimostrare l'impatto generale degli accordi con AMS, la società di consulenza ha trattato l'aeroporto di Alghero come un caso di studio. I risultati dell'analisi indicano un impatto positivo su SOGEAAL grazie agli accordi di marketing stipulati con AMS. In particolare, l'aeroporto ha beneficiato di i) un possibile aumento dell'attrattiva per altre compagnie aeree, ii) un calo limitato del numero di passeggeri a causa della crisi finanziaria e iii) un potenziale pubblico per la pubblicità di AMS superiore di oltre 50 volte rispetto ad accordi analoghi con Alitalia.

(168) Infine, la relazione sostiene che, in assenza di un'analisi empirica dell'impatto della pubblicità su ryanair.com, non è corretto concludere che l'unico vantaggio della pubblicità su ryanair.com sia l'aumento dei livelli di traffico di Ryanair, e che i benefici degli accordi con AMS non si protraggano anche oltre la loro data di scadenza.

5.1.12. IL RUOLO DELL'ANALISI COMPARATA NELLE VALUTAZIONI SECONDO IL MEOP ([77]) ([78])

(169) Ryanair sostiene che la Commissione non ha effettuato una valutazione dell'efficienza dei costi degli aeroporti nell'ambito delle analisi della redditività. Di conseguenza, queste ultime sottolineano il fatto che Ryanair non è in grado di sapere se si prevede che l'accordo sia redditizio per l'aeroporto.

(170) L'analisi condotta dalla società di consulenza che agisce per conto di Ryanair mette in evidenza l'importanza di un'analisi comparata per comprendere i costi reali di un aeroporto. Presenta diversi esempi di analisi comparate utilizzate dalla Commissione negli ultimi anni e sottolinea il fatto che la stessa Commissione afferma che questo tipo di analisi riveste una grande importanza nelle valutazioni secondo il MEOP.

(171) In conclusione, Ryanair suggerisce di utilizzare l'analisi comparata almeno come controllo incrociato sui risultati dell'analisi di redditività.

5.1.13. VALUTAZIONI ECONOMICHE IN BASE AL MEOP: ANALISI COMPARATA CHE COMPRENDE AMS ([79])

(172) Lo studio fornito da Ryanair dimostra che i risultati degli aeroporti di Lubecca e Cagliari per il 2012 e 2013 non sono cambiati a seguito dell'inserimento dei pagamenti ad AMS nell'analisi comparata.

([75]) Cfr. nota 52.
([76]) Relazione Oxera del 26 settembre 2014.
([77]) Principio dell'operatore in un'economia di mercato.
([78]) Comunicazione di Ryanair del 26 gennaio 2015.
([79]) Comunicazione di Ryanair del 27 febbraio 2015.

(173) Conclude che nel periodo in esame (2007-2013), gli oneri netti pagati da Ryanair all'aeroporto di Cagliari in media sono stati superiori alla media degli aeroporti di comparazione. Ne consegue che un operatore in un'economia di mercato con tutta probabilità avrebbe proposto accordi analoghi a Ryanair. In particolare, si sostiene che il risultato non è sensibile al trattamento dei pagamenti ad AMS e si dimostra solido rispetto a varie verifiche di sensibilità.

5.1.14. VALUTAZIONE ECONOMICA IN BASE AL MEOP: AEROPORTO DI CAGLIARI, ANALISI DELLA REDDITIVITÀ ([80])

(174) Lo studio è inteso a dimostrare, attraverso un'analisi ex ante, che gli accordi ASA di gennaio 2007, dicembre 2007 e dicembre 2009 erano ritenuti redditizi da SOGAER SpA (società di gestione dell'aeroporto di Cagliari) e sarebbero stati considerati redditizi anche da qualsiasi altra società di gestione, conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(175) In particolare, l'analisi di redditività basata sul calcolo del VAN evidenzia un risultato positivo dell'indice per l'intero periodo (2007 e 2009). Di conseguenza, gli accordi presso l'aeroporto di Cagliari sembrano allineati alle condizioni di mercato.

(176) Le evidenze indicano che in circostanze analoghe un operatore in un'economia di mercato dell'aeroporto di Cagliari avrebbe considerato redditizia un'offerta di accordi analoghi a quelli stipulati tra Ryanair e l'aeroporto di Cagliari.

5.1.15. L'IMPATTO DELLE ATTIVITÀ DI RYANAIR SUI RICAVI NON AERONAUTICI DEGLI AEROPORTI ([81])

(177) Secondo la società di consulenza che agisce per conto di Ryanair, l'avvio delle attività di Ryanair ha avuto un impatto positivo sul livello dei ricavi non aeronautici per passeggero dell'aeroporto. Su questa base, la relazione afferma che finora l'analisi di redditività secondo il MEOP e l'analisi della Commissione ([82]) hanno adottato un approccio prudenziale, poiché non hanno considerato questo aumento nelle entrate dell'aeroporto.

(178) La relazione effettua un'analisi empirica su un campione di 57 aeroporti europei ritenuti il più possibile simili agli aeroporti oggetto della presente indagine. Il risultato è che l'avvio delle attività di Ryanair ([83]) in 29 degli aeroporti del campione ha determinato un aumento di circa 12,0-13,7 % nei ricavi non aeronautici per passeggero in partenza in termini reali (al di là dell'inflazione) evidenziando un effetto statisticamente significativo. Probabilmente, questo risultato è dovuto al fatto che i passeggeri di Ryanair spendono di più rispetto ai passeggeri di altre compagnie aeree, in parte a causa dei limitati servizi di ristorazione forniti a bordo dei vettori low cost e grazie allo sviluppo del terminal a seguito dell'avvio delle attività di Ryanair, ad esempio con l'apertura di nuovi punti vendita al dettaglio.

(179) La relazione rileva inoltre che questo effetto vale più in generale per i vettori low cost. A causa della crescita del settore dei vettori low cost con marchi forti e livelli significativi di traffico passeggeri, l'avvio delle attività di un vettore low cost presso un aeroporto potrebbe determinare un notevole sviluppo dell'aeroporto stesso e ricavi non aeronautici più elevati per passeggero. Sulla base del campione di aeroporti considerato, l'avvio delle attività dei vettori a tariffa piena, per contro, non esercita un impatto significativo sui ricavi non aeronautici per passeggero degli aeroporti.

([80]) Relazione Oxera del 2 marzo 2015.

([81]) Relazione Oxera preparata per Ryanair del 4 dicembre 2015.

([82]) La società di consulenza fa riferimento all'approccio adottato dalla Commissione nelle decisioni relative agli aeroporti di Pau e Nîmes, nelle quali la Commissione ha calcolato i ricavi non aeronautici attesi per passeggero in partenza sulla base dei dati osservati presso l'aeroporto prima della firma degli accordi, con un adeguamento per l'inflazione.
Decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, 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, in particolare punto 414).
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 deln 27.4.2016, pag. 32), in particolare punto 436.

([83]) Secondo la società di consulenza, l'avvio delle attività di Ryanair coincide con l'anno nel quale Ryanair ha avviato attività «significative» presso un aeroporto, ossia il primo anno in cui i passeggeri in partenza di Ryanair hanno superato il 50 % del numero massimo complessivo di passeggeri in partenza di Ryanair in un anno presso lo stesso aeroporto nel periodo 1994-2012.

(180) Secondo la relazione, i risultati evidenziano il carattere prudenziale dell'approccio utilizzato finora nell'analisi della redditività secondo il MEOP e nell'analisi della Commissione. Entrambe le analisi non ipotizzano la crescita accelerata dei ricavi non aeronautici degli aeroporti per passeggero e quindi non colgono i benefici generali della presenza di Ryanair negli aeroporti, bensì considerano solo le stime dei ricavi non aeronautici per passeggero in partenza, corrette in considerazione del tasso di inflazione molto più basso. Quindi, secondo la società di consulenza era prevedibile che nella sua analisi secondo il MEOP e nell'analisi della Commissione la redditività attesa degli accordi di Ryanair presso l'aeroporto fosse sottostimata.

5.2. *OSSERVAZIONI DI EASYJET*

5.2.1. OSSERVAZIONI SULLA DECISIONE DI AVVIO

5.2.1.1. ***Attività di easyJet in Sardegna***

(181) Durante il periodo 2010-2013, easyJet operava dagli aeroporti di Cagliari e Olbia.

Il contratto con l'aeroporto di Cagliari

(182) Il contratto con la società di gestione dell'aeroporto di Cagliari, firmato il 14 dicembre 2010, è stato in vigore dal 29 marzo 2010 al 28 marzo 2013 ([84]). Il valore complessivo del contratto con Cagliari ammonta a […] EUR: il contratto prevede che la società di gestione dell'aeroporto di Cagliari versi a easyJet […] EUR per il primo anno, […] EUR per il secondo anno e […] EUR per il terzo.

(183) Il contratto con l'aeroporto di Cagliari chiarisce che, nell'intento di promuovere l'economia della regione e ottenere un rendimento economico adeguato, la Regione ha deciso di aumentare i propri investimenti di marketing nel settore del turismo, fornendo quindi ai gestori aeroportuali, di anno in anno, un importo da spendere a tale scopo. easyJet si è impegnata a svolgere attività di marketing, a operare voli *point-to-point* e a raggiungere gli obiettivi di traffico passeggeri indicati nel contratto.

(184) Il contratto comprende un piano industriale e pubblicitario triennale preparato da easyJet e obiettivi di traffico passeggeri che la compagnia aerea è tenuta a conseguire. Al contratto è allegato uno studio dell'impatto economico commissionato a un consulente esterno, che valuta la redditività dell'investimento derivante dalle attività di marketing.

(185) Qualora easyJet non rispetti l'impegno di operare le rotte e le frequenze concordate, SOGAER sarebbe autorizzata a non versare l'importo corrispondente. easyJet ha assunto l'impegno di pagare a SOGAER tutti i relativi diritti e le tasse aeroportuali standard. Il mancato pagamento dei diritti e delle tasse aeroportuali di cui sopra è considerato una violazione dei suoi obblighi nei confronti di SOGAER, che avrebbe il diritto di risolvere il contratto.

(186) L'articolo 5 del contratto con l'aeroporto di Cagliari specifica che il sostegno finanziario è condizionato alla concessione dei relativi fondi da parte della Regione.

Contratti con l'aeroporto di Olbia

(187) Il primo contratto con GEASAR, sottoscritto il 17 marzo 2011, copriva il periodo compreso tra il 28 marzo 2010 e il 27 marzo 2011 (pagamento una tantum di […] EUR). Il secondo contratto, sottoscritto il 25 gennaio 2012, copriva il periodo dal 27 marzo 2011 al 30 marzo 2013 ([85]) (fino a […] EUR per la stagione estiva 2011- stagione invernale 2011-2012 e fino a […] EUR per la stagione estiva 2012- stagione invernale 2012-2013). L'ultimo contratto con GEASAR, sottoscritto il 1º marzo 2013, copriva il periodo dal 27 marzo 2013 al 30 marzo 2014 (fino a […] EUR).

(188) I contratti non menzionano il fatto che i fondi pubblici concessi per lo sviluppo del trasporto aereo sono della Regione.

([84]) Il contratto con l'aeroporto di Cagliari riguarda la gestione delle seguenti rotte: Stansted, Ginevra, Basilea, Schoenefeld.
([85]) Il contratto con l'aeroporto di Olbia riguarda la gestione delle seguenti rotte: Bristol, Basilea, Ginevra, Londra Gatwick, Milano Malpensa, Schoenefeld, Lione, Orly e Madrid-Barajas.

(189) easyJet afferma che l'obiettivo del contratto sottoscritto il 25 gennaio 2012 era l'ulteriore incremento delle sue attività presso l'aeroporto con i) l'apertura di un nuovo collegamento tra Olbia e Madrid durante la stagione estiva 2012, ii) l'aumento della frequenza dei trasporti settimanali da e verso Berlino durante la stagione invernale 2012-2013, e iii) lo sviluppo dei flussi di traffico in transito, in particolare nei mercati internazionali, durante la media e bassa stagione. Il contratto aveva lo scopo di mettere a punto un programma di marketing e pubblicità con la partecipazione finanziaria di GEASAR.

(190) easyJet ha preparato un piano industriale, soggetto all'esame di GEASAR, che a sua volta ha elaborato un piano industriale allo scopo di verificare la sostenibilità finanziaria del contratto. La società di gestione aeroportuale ha verificato il valore dell'investimento sulla base dell'esito del proprio piano industriale ([86]).

5.2.1.2. ***Elementi dell'aiuto di Stato***

(191) Al fine di comprendere se la misura in questione si debba intendere come un aiuto di Stato, easyJet prende in esame ciascuno dei criteri indicati nell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Risorse statali

(192) easyJet afferma che, benché il contratto con SOGAER contenga un riferimento specifico alla legge regionale sarda 10/2010, ai sensi della quale la Regione concederebbe tali fondi alla società di gestione aeroportuale, non è comprovato che i fondi erogati a easyJet da SOGAER e GEASAR corrispondano a quelli concessi direttamente dalla Regione alle società di gestione aeroportuale.

(193) In primis, easyJet sostiene che il riferimento alla legge regionale nel contratto stipulato tra SOGAER e easyJet di per sé non dimostra l'esistenza di un collegamento diretto tra i fondi regionali sardi e easyJet. Inoltre, il riferimento non è contenuto nel contratto stipulato tra GEASAR e easyJet, a ulteriore dimostrazione del fatto che la legge 10/2010 citata nell'altro contratto non è sostanziale nel rapporto tra le società di gestione aeroportuale e easyJet.

(194) Secondo easyJet, la Commissione dovrebbe effettuare una valutazione specifica concernente i contratti di easyJet, al fine di verificare se i fondi erogati a easyJet dalle società di gestione aeroportuale provenissero effettivamente dalla Regione, prima di giungere alla conclusione che la misura in questione configura un aiuto di Stato.

Distorsione della concorrenza nel mercato interno

(195) easyJet afferma che la compensazione ricevuta non è sufficiente per influire negativamente sulla concorrenza. Questa affermazione si basa su due fattori principali: l'importo relativamente basso della compensazione e l'assenza di compagnie aeree operanti sulle stesse rotte indicate nei contratti.

(196) easyJet è l'unica compagnia aerea operante su tutte le rotte citate nel contratto con SOGAER e su quasi tutte le rotte citate nel contratto con GEASAR. Le società di gestione aeroportuale avevano invitato altre compagnie aeree a operare sulle stesse rotte, pubblicando sui rispettivi siti Internet l'invito a presentare piani industriali per operare sulle rotte da/verso Cagliari e Olbia, ma solo easyJet ha colto questa opportunità.

(197) Poiché easyJet è l'unico vettore operante sulle rotte pertinenti, nessun concorrente può essere danneggiato dal presunto aiuto. Quindi, secondo easyJet non esiste alcuna distorsione della concorrenza.

Assenza di un vantaggio economico

(198) easyJet afferma che la misura non comporta alcun vantaggio economico a suo favore, basando la propria argomentazione sul principio dell'investitore privato.

(199) Secondo easyJet, SOGAER e GEASAR erano in grado di valutare ex ante il rendimento economico positivo dei contratti. Il ritorno economico si basa su due fattori: i) easyJet si è impegnata a svolgere attività di marketing,

([86]) Nessuno dei due piani industriali è stato trasmesso alla Commissione.

operare voli *point-to-point* e raggiungere gli obiettivi di traffico passeggeri previsti nei contratti; ii) easyJet ha fornito alla società di gestione aeroportuale piani industriali che coprono il periodo di validità di contratti e piani pubblicitari, per consentire alla società di gestione aeroportuale di verificare la redditività; e iii) la società di gestione aeroportuale ha confermato la redditività dell'investimento risultante dalle attività di marketing.

(200) Per quanto concerne il primo punto, easyJet chiarisce che nei contratti stipulati sia con l'aeroporto di Cagliari sia con quello di Olbia la stessa easyJet si è impegnata a operare un numero minimo di collegamenti di linea e frequenze per le rotte pertinenti.

(201) Per quanto concerne il secondo punto, i piani industriali forniti da easyJet descrivono la sua offerta nel dettaglio, per consentire alle società di gestione aeroportuale di valutare la redditività degli investimenti. easyJet chiarisce che, sulla base delle informazioni disponibili all'epoca, entrambe le società di gestione aeroportuale avevano concluso che gli investimenti producessero un rendimento economico significativo per gli aeroporti.

(202) SOGAER ha basato la sua decisione di operare con easyJet sul risultato di uno studio di impatto economico certificato da un consulente esterno, che a seguito della verifica della redditività dell'investimento concludeva che molto probabilmente avrebbe prodotto un rendimento economico notevole e promosso lo sviluppo dell'aeroporto. GEASAR ha dichiarato nel contratto di aver esaminato il piano industriale di easyJet, valutato le ipotesi e i risultati attesi e formulato un proprio piano industriale che confermava l'interesse economico di operare con easyJet.

(203) I contratti stipulati con SOGAER e GEASAR hanno determinato un notevole aumento del numero di passeggeri presso gli aeroporti di Cagliari e Olbia, garantendo ricavi stabili e crescenti da attività aeronautiche e non aeronautiche.

(204) easyJet ritiene che i contratti con SOGAER e GEASAR si basino su termini puramente commerciali. La misura in esame non si può quindi considerare un aiuto di Stato, in quanto SOGAER e GEASAR hanno agito come investitori privati che perseguono un vantaggio economico.

5.2.1.3. ***Conformità ai criteri Altmark e/o all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato***

(205) easyJet afferma che la compensazione ricevuta non configura un aiuto di Stato illegale in quanto soddisfa i quattro criteri definiti dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella sentenza *Altmark* ([87]) per stabilire se le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico costituiscano aiuti di Stato.

(206) La misura costituisce una compensazione per l'impegno a operare su specifiche rotte internazionali strategiche da/verso gli aeroporti di Cagliari e Olbia e garantire i relativi servizi di marketing e pubblicità, in particolare durante la stagione non di punta, poco redditizia. Inoltre, il finanziamento ai sensi del regime è limitato a una compensazione (parziale) per i costi effettivamente sostenuti da easyJet nell'adempiere alla propria missione di servizio pubblico, e infine consente a easyJet di ottenere un utile ragionevole.

(207) easyJet ritiene che la prima condizione Altmark (conferimento di un obbligo di servizio pubblico ben definito) sia soddisfatta, poiché il compito di operare su rotte strategiche internazionali è stato conferito a easyJet dallo Stato, e tale compito di servizio pubblico è stato definito con precisione. easyJet ha stipulato contratti vincolanti con SOGAER e GEASAR in conseguenza della legge 10/2010 della Regione Sardegna e successivi atti di esecuzione. Tali contratti impongono a easyJet l'obbligo specifico di garantire che il principio della continuità territoriale sia confermato e che sia fornito un numero di voli sufficiente per trasportare i passeggeri da/verso la Sardegna anche durante la bassa stagione. La compensazione in esame si riferisce a SIEG assegnati a easyJet dalla Regione tramite SOGAER e GEASAR.

(208) Nell'analisi della seconda condizione (i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente), easyJet afferma che i contratti che conferiscono a easyJet il compito di fornire servizi di trasporto aereo sulle rotte strategiche specificano in misura sufficiente, e in anticipo, la compensazione per l'adempimento del compito, poiché indicano un importo fisso annuale, riferito in modo specifico alla gestione delle rotte interessate per tutto l'arco dell'anno.

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

(209) Con riferimento alla terza condizione (la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi e realizzare un utile ragionevole), easyJet afferma che la fornitura dei servizi di trasporto aereo specificati nei contratti conclusi con SOGAER e GEASAR comporta notevoli costi fissi e di esercizio per easyJet. […] easyJet conferma che in assenza del sostegno ricevuto dagli aeroporti, non avrebbe mai gestito rotte dagli aeroporti sardi, se non durante la stagione di punta.

(210) easyJet dichiara che anche la quarta condizione Altmark è soddisfatta (la compensazione ricevuta non supera i costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari per fornire il servizio pubblico). easyJet afferma di potersi considerare una tipica impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari per fornire il servizio pubblico. Quello che easyJet intende sottolineare è il fatto di essere una delle compagnie aeree europee meglio gestite, in grado di offrire ai clienti tariffe basse grazie alla sua attenzione per l'efficienza, all'elevato utilizzo della flotta e all'uso intensivo delle tecnologie dell'informazione, tutti fattori che fanno scendere il costo per passeggero.

(211) Se la Commissione dovesse valutare che le condizioni Altmark non sono soddisfatte, easyJet ritiene che siano soddisfatte tutte le condizioni di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato e che le attività fossero necessarie per l'adempimento di servizi di interesse economico generale. Le attività si possono pertanto considerare comunque compatibili in virtù dell'eccezione di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.

5.2.1.4. ***Test comparativo***

(212) Secondo easyJet, benché il regime non rientri nell'ambito di applicazione di norme e orientamenti, l'esito positivo del test comparativo lo rende pienamente legale, a prescindere dall'ammontare dell'aiuto o dalla dimensione del beneficiario. Si ritiene che un aiuto comporti effetti negativi indebiti quando:

a) è concesso a imprese inefficienti o dominanti in settori in declino;

b) trasferisce investimenti privati o attività di ricerca;

c) è discriminatorio nei confronti di determinate imprese o tecnologie.

(213) Nella fattispecie non si riscontra nessuna delle distorsioni della concorrenza comunemente associate ad aiuti di Stato problematici: i) i beneficiari non hanno acquisito quote di mercato a discapito di concorrenti potenzialmente più efficienti; ii) non si sono operate discriminazioni nei confronti di concorrenti stranieri a vantaggio di «campioni nazionali»; iii) i consumatori non sono stati penalizzati per il mancato accesso a prodotti migliori o più economici.

(214) easyJet afferma che il regime in questione soddisfa i requisiti di necessità e proporzionalità. Il regime è necessario perché altrimenti easyJet non opererebbe sulle rotte interessate per tutto l'arco dell'anno. Il regime è proporzionato, perché il contributo rappresenta solo una frazione dei costi di esercizio di easyJet.

5.2.1.5. ***Conclusione***

(215) easyJet conclude che non ha ricevuto aiuti di Stato illegali dagli aeroporti sardi né dalle autorità della Sardegna durante il periodo oggetto dell'indagine.

5.2.2. OSSERVAZIONI SULL'APPLICAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014 ALLE MISURE IN ESAME

(216) easyJet asserisce di aver già dimostrato di non aver beneficiato di aiuti di Stato illegali per una serie di ragioni che i nuovi orientamenti lasciano impregiudicate. easyJet sottolinea che al titolo 3.5 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono indicati due metodi per stabilire se gli accordi stipulati tra aeroporti e compagnie aeree soddisfano il criterio dell'operatore in un'economia di mercato e pertanto non comportano aiuti di Stato.

(217) Il primo è il metodo del parametro di riferimento, ma la Commissione lo esclude a causa della consistente presenza di sovvenzioni statali nel mercato aeroportuale.

(218) Il metodo alternativo proposto consiste nell'appurare se l'accordo commerciale in questione contribuisca in maniera apprezzabile alla redditività dell'aeroporto da una prospettiva ex ante (titolo 3.5.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014). easyJet specifica che «la Commissione ritiene che le analisi di aumento di redditività ex ante costituiscano il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree». Secondo la compagnia aerea, in linea di principio l'analisi si dovrebbe basare su un piano industriale che tenga conto delle informazioni disponibili e di sviluppi prevedibili al momento della conclusione dell'accordo.

(219) easyJet sottolinea che, come spiegato nelle osservazioni presentate il 30 luglio 2013, SOGAER e GEASAR erano in grado di valutare ex ante il rendimento economico positivo dei contratti.

(220) easyJet rileva che il rendimento economico positivo si basa sui seguenti fattori: i) easyJet si è impegnata a svolgere attività di marketing, gestire voli *point-to-point* e raggiungere gli obiettivi di traffico passeggeri previsti nei contratti; ii) easyJet ha fornito alla società di gestione aeroportuale piani industriali che coprono il periodo di validità di contratti e piani pubblicitari, per consentire alla società di gestione aeroportuale di verificare la redditività; e iii) la società di gestione aeroportuale ha confermato la redditività dell'investimento risultante dalle attività di marketing. easyJet rileva che, in base alle informazioni disponibili all'epoca, entrambi i gestori aeroportuali avevano concluso che gli investimenti producessero un rendimento economico significativo per gli aeroporti. Di fatto, la decisione di SOGAER di concludere il contratto con easyJet si è basata sul risultato di uno studio di impatto economico.

(221) easyJet rileva inoltre che le sue attività di pubblicità e marketing hanno aumentato in misura significativa la visibilità degli aeroporti di Cagliari e Olbia e quindi anche il flusso di passeggeri sulle rotte verso tali aeroporti.

(222) Per quanto concerne il punto 5.2. degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, easyJet rileva alcuni cambiamenti apportati alle condizioni alle quali le compagnie aeree possono ricevere aiuti per il lancio di nuove rotte. easyJet afferma che, nella fattispecie, ai sensi dei nuovi orientamenti potrebbero essere giustificati accordi più flessibili in termini di dimensioni degli aeroporti e destinazioni ammissibili, per gli aeroporti ubicati in regioni remote come nel caso di un'isola. easyJet afferma che i nuovi criteri per l'ammissibilità dell'aiuto all'avviamento sono sostanzialmente soddisfatti.

(223) La compagnia aerea fa osservare che, ai sensi del punto 5.2. degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, un aiuto all'avviamento a favore di compagnie aeree contribuisce al conseguimento di un obiettivo di interesse comune se: i) migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni aprendo nuove rotte, oppure ii) facilita lo sviluppo regionale di regioni remote. Secondo il punto 2.2. degli orientamenti, per «regioni remote» si intendono «regioni ultraperiferiche quali Malta, Cipro, Ceuta, Melilla, le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro e le aree scarsamente popolate». easyJet sostiene che questi criteri sono entrambi soddisfatti. Inoltre, appare soddisfatto anche il requisito di una effettiva necessità di trasporto, in ragione dell'assenza di effettivi mezzi di trasporto alternativi.

(224) easyJet ricorda che l'aiuto all'avviamento può essere concesso alle compagnie aeree operanti da aeroporti con meno di 3 milioni di passeggeri all'anno (punto 142 degli orientamenti per il settore dell'aviazione), e, caso per caso, anche a quelle operanti da aeroporti con più di 3 milioni e meno di 5 milioni di passeggeri all'anno (punto 144). Per quanto riguarda l'aeroporto di Olbia, il cui contratto con easyJet è stato firmato nel 2011, i volumi di traffico registrati nel 2009 e nel 2010 ammontavano rispettivamente a 1 621 945 e 1 591 821 passeggeri. Per quanto riguarda l'aeroporto di Cagliari, il cui contratto con easyJet è stato firmato nel 2010, i volumi di traffico registrati nel 2008 e nel 2009 ammontavano rispettivamente a 2 924 805 e 3 317 262 passeggeri. In ogni caso, secondo il parere di easyJet, la Commissione dovrebbe concludere che l'aiuto all'avviamento è necessario ai sensi del punto 142 (nel caso dell'aeroporto di Cagliari), o almeno del punto 144 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

(225) Per quanto concerne l'adeguatezza dell'aiuto di Stato in quanto strumento strategico, il punto 147 prevede che tale criterio è soddisfatto se ricorre una delle seguenti condizioni: i) un piano industriale ex ante preparato dalla compagnia aerea stabilisce che la rotta che riceve l'aiuto presenta prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni, o ii) in assenza di un piano industriale per una rotta, le compagnie aeree si impegnano in modo irrevocabile con l'aeroporto a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento. easyJet sottolinea il fatto che i piani industriali preparati al momento della firma dei contratti confermavano la convenienza e la sostenibilità degli accordi per gli aeroporti.

(226) Anche in assenza di un impegno formale a operare al di là del periodo iniziale di 3 anni, di fatto tale condizione risulta attualmente soddisfatta, in quanto easyJet ha continuato a operare presso gli aeroporti di Cagliari e Olbia dopo la scadenza dell'accordo nel 2013.

(227) Per quanto riguarda la presenza di un effetto di incentivo, easyJet ricorda che l'aiuto all'avviamento a compagnie aeree ha un effetto di incentivo se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello dell'attività economica della compagnia presso l'aeroporto in questione non sarebbe aumentato. Riferendosi alle osservazioni presentate il 30 luglio 2013, easyJet fa presente che, in assenza del sostegno ricevuto da SOGAER e GEASAR, non avrebbe operato nessuna delle rotte interessate al di fuori della stagione di punta.

(228) Per quanto concerne la proporzionalità dell'importo dell'aiuto, easyJet stima che nel caso di specie tale criterio sia stato rispettato. Infine, per quanto concerne la limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi, easyJet afferma che le rotte operate non possono essere servite da ferrovie ad alta velocità, né da altre forme di trasporto. Inoltre, non esistono altri aeroporti nel medesimo bacino di utenza degli aeroporti di Cagliari e Olbia.

5.2.3. OSSERVAZIONI AGGIUNTIVE SULL'ANALISI IN BASE AL MEOP PER QUANTO RIGUARDA L'AEROPORTO DI OLBIA

(229) easyJet afferma che gli accordi con l'aeroporto di Olbia sono conformi al principio dell'operatore in un'economia di mercato. A tale proposito, easyJet ha fornito alla Commissione una relazione preparata da una società di consulenza. Tale studio effettua un'analisi della redditività attesa di ciascun accordo di marketing concluso da easyJet con Olbia in una prospettiva totalmente ex ante, in linea con la sua interpretazione dell'approccio della Commissione a seguito degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione e della recente giurisprudenza ([88]).

(230) Dai risultati emerge che, in base a ipotesi pertinenti all'epoca della firma degli accordi di marketing del 2010 e 2011, si prevedeva che ciascun accordo fosse sufficientemente redditizio ([89]). In effetti, per quanto concerne gli accordi del 2010 e 2011, il VAN è assolutamente positivo sia nel caso base riportato che nelle diverse verifiche di sensibilità, per cui si può dedurre che un investitore privato razionale probabilmente avrebbe proposto accordi analoghi.

(231) La documentazione presentata indica pertanto che, in circostanze analoghe, un investitore razionale in un'economia di mercato sarebbe stato disposto a stipulare accordi similari con easyJet, ipotizzando aspettative ex ante ragionevoli per GEASAR. Tale analisi implica che, concludendo i vari accordi con easyJet, GEASAR si è comportata in maniera analoga a un investitore privato.

5.3. *OSSERVAZIONI DI GEASAR SPA (SOCIETÀ DI GESTIONE DELL'AEROPORTO DI OLBIA)*

5.3.1. OSSERVAZIONI SULLA DECISIONE DI AVVIO

(232) L'aeroporto di Olbia gestisce principalmente traffico commerciale di passeggeri nazionale e internazionale, in particolare traffico turistico. Il traffico aereo da e verso l'aeroporto di Olbia raggiunge le punte massime nella stagione estiva, tra maggio e ottobre.

(233) GEASAR sottolinea che il fatto che l'aeroporto si trovi in una regione insulare, come la Sardegna, implica quanto segue:

a) non si può ritenere che si sovrapponga ad aeroporti ubicati in altri Stati membri o nell'Italia continentale;

b) l'aeroporto di Olbia non è in concorrenza con gli altri aeroporti dell'isola (in particolare l'aeroporto Mario Mameli di Cagliari-Elmas e l'aeroporto Alghero-Fertilia). I tre aeroporti sardi non si possono considerare reciprocamente sostituibili, in quanto presentano bacini di utenza diversi. I motivi principali della non sostituibilità sono i seguenti: topografia dell'isola, dispersione della popolazione sul territorio, lunghe distanze tra gli aeroporti e mancanza di collegamenti stradali veloci tra le diverse zone dell'isola.

([88]) Principalmente la 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), e la decisione 2013/664/UE della Commissione, del 25 luglio 2012, concernente la misura SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlandia, Finavia, Airpro e Ryanair presso l'aeroporto di Tampere-Pirkkala (GU L 309 del 19.11.2013, pag. 27).

([89]) L'analisi è stata effettuata senza accedere all'aeroporto per discutere i dati ottenuti da fonti pubbliche e da easyJet; le informazioni sono ricavate dagli accordi di marketing pertinenti e da fatture, accordi per servizi di assistenza a terra, tariffe pubblicate e bilanci annuali dell'aeroporto di Olbia.

(234) Inoltre, il traffico aereo presso l'aeroporto di Olbia non è in concorrenza con le altre modalità di trasporto da e verso la Sardegna. L'unica alternativa per raggiungere l'isola è via mare, con un viaggio di durata molto più lunga.

5.3.1.1. ***Azioni intraprese da GEASAR in applicazione della legge 10/2010***

(235) GEASAR ha presentato alla Regione piani d'azione per il 2010 e per il triennio 2011-2013, unitamente alle rispettive domande di finanziamento. La Regione ha approvato lo stanziamento dei fondi per tali periodi, con le deliberazioni n. 43/37 del 6 dicembre 2010 e n. 52/117 del 23 dicembre 2011.

(236) Le azioni effettivamente realizzate da GEASAR riguardavano esclusivamente le attività 2 e 3 di cui alla legge 10/2010, con interventi intesi a promuovere la Sardegna come destinazione turistica. GEASAR non ha concluso accordi per lo sviluppo di rotte ai sensi dell'attività 1.

Attività 2

(237) La società di gestione aeroportuale ha pubblicato sul proprio sito Internet l'invito a manifestare interesse ai fini della conclusione di contratti di marketing e pubblicità in applicazione della legge 10/2010. A seguito del ricevimento di manifestazioni di interesse, GEASAR ha negoziato con le compagnie aeree le proposte relative ad attività di marketing, tenendo conto del piano di marketing per il turismo redatto dalla Regione tra i suoi strumenti di pianificazione.

(238) Di conseguenza, per il periodo 2010-2013 GEASAR ha concluso contratti *ad hoc* con easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com e Air Baltic. La maggior parte dei contratti aveva una durata di uno o due anni.

(239) I contratti si basavano sul requisito che le compagnie aeree interessate operassero su determinate rotte nazionali o europee da e verso Olbia. Tale requisito era connesso alla promozione della Sardegna come destinazione turistica da parte delle compagnie aeree.

(240) Le attività di marketing e promozione della destinazione che i vettori si sono impegnati a svolgere attingendo alla dotazione di bilancio fornita ai sensi del contratto sono indicati in un apposito piano pubblicitario. Più specificamente, sono costituite da: i) pubblicità «classica» (urbana, nei media, nelle riviste di bordo ecc.) e ii) pubblicità «on line» sul sito del vettore aereo.

Attività 3

(241) GEASAR ha affidato a terzi, per conto della Regione, numerose iniziative per promuovere la Sardegna come destinazione, quali la pubblicità sulla stampa e gli spot televisivi, la pubblicazione di mappe con informazioni sulla Sardegna, cartelloni pubblicitari e vetrofanie da installare presso l'aeroporto, contratti di consulenza per la pianificazione di strategie promozionali, partecipazione a fiere di settore e conferenze stampa e promozione della destinazione mediante l'offerta di pacchetti di viaggio da parte di agenzie turistiche e un sito web dedicato al turismo in Sardegna.

Flussi finanziari

(242) Il pagamento delle attività 2 e 3 è anticipato dalla società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree e agli altri fornitori di servizi interessati. GEASAR ha presentato alla Regione le relazioni sulle attività svolte nel periodo 2010-2012, recanti i costi effettivamente sostenuti. La Regione avrebbe poi dovuto rimborsare le somme anticipate dalla società di gestione aeroportuale.

(243) La Regione ha rimborsato solo in parte i costi sostenuti da GEASAR per le attività 2 e 3, a concorrenza degli stanziamenti di bilancio stanziati. La parte più consistente dei fondi erogati dalla Regione in applicazione della legge 10/2010 si riferisce all'attività 2 e copre i pagamenti effettuati da GEASAR alle compagnie aeree a titolo di corrispettivo a norma di contratti di marketing e pubblicità.

(244) La tabella 11 illustra i flussi finanziari da GEASAR.

Tabella 11

Flussi finanziari dall'aeroporto di Olbia

(in EUR)

	2010	2011	2012	TOTALE
Attività 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Attività 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Totale riportato dalla società di gestione aeroportuale alla Regione	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Diritto a contributi ai sensi della legge del 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Totale dei contributi ai sensi della legge del 2010 rimborsati alla società di gestione aeroportuale	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***Valutazione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato***

(245) GEASAR non è il beneficiario effettivo delle attività 2 e 3 e la decisione di avvio contiene un errore, in quanto include GEASAR tra i beneficiari dell'aiuto di Stato fornito in virtù della legge 10/2010. GEASAR non ha beneficiato del vantaggio economico derivante dall'aiuto: i contributi concessi dalla Regione in applicazione della legge 10/2010 sono stati semplicemente «trasferiti» dalla società di gestione aeroportuale ai beneficiari finali, vale a dire le compagnie aeree che gestivano i collegamenti aerei negli aeroporti in esame. Questo vale anche per la promozione turistica della Sardegna commissionata a terzi dalle società di gestione aeroportuale.

(246) Secondo GEASAR, i contributi ai sensi della legge 10/2010 non configurano aiuti di Stato poiché almeno due delle quattro condizioni per constatare l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato non sono soddisfatte:

a) le attività 2 e 3 non conferiscono alcun vantaggio a GEASAR, che ritiene che i fondi previsti dalla legge 10/2010 siano conformi al MEIP: le somme pagate dalla Regione in relazione alle attività 2 e 3 costituiscono un corrispettivo per un servizio reso e costi effettivamente sostenuti da terzi. GEASAR rileva inoltre che il corrispettivo pagato alle compagnie aeree (attività 2) e ad altri fornitori di servizi (attività 3) è conforme ai prezzi di mercato vigenti. D'altro canto, il finanziamento concesso dalla Regione in virtù della legge 10/2010 ha generato un rendimento finanziario per la Regione nel medio-lungo termine. L'importo ottenuto dalla Regione in termini di aumento del gettito fiscale si può considerare superiore ai costi sostenuti dalla stessa Regione per finanziare le attività in esame. Anche i prestiti concessi da SFIRS sono stati erogati a condizioni di mercato;

b) le attività 2 e 3 non incidono sugli scambi né falsano la concorrenza: per via della sua particolare ubicazione, l'aeroporto di Olbia opera a livello locale e non è in concorrenza con altri aeroporti nazionali o europei. La gestione, benché parziale, dell'aeroporto di Olbia è stata assegnata a GEASAR nel 1989, quindi ben prima della sentenza *Aéroport de Paris* del 12 dicembre 2000, che ha esteso l'applicabilità delle norme sugli aiuti di Stato alla gestione degli aeroporti.

(247) GEASAR conclude che i contributi in virtù della legge 10/2010 non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

5.3.1.3. ***Valutazione della compatibilità a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato***

(248) In via alternativa, GEASAR afferma che, in ogni caso, i contributi pagati in virtù della legge 10/2010 sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. La compatibilità deve essere valutata conformemente al punto 79 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione ([90]):

a) gli aiuti sono erogati a compagnie aeree che detengono una licenza d'esercizio in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro in applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008;

([90]) I criteri in questione sono stati esaminati dalla Commissione ai punti 133 e seguenti della decisione di avvio.

b) il finanziamento in questione era inteso a favorire la destagionalizzazione del traffico aereo; di conseguenza, ha promosso l'attivazione di nuove rotte o nuove frequenze e non riguardava compagnie aeree soggette a obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008;

c) per le compagnie aeree interessate, il collegamento sovvenzionato era redditizio;

d) il finanziamento ha coperto i costi supplementari di avviamento connessi all'attivazione della nuova rotta o del nuovo orario; tali costi sono in linea con i prezzi di mercato vigenti;

e) le iniziative ai sensi della legge 10/2010 sono state adeguatamente pubblicizzate tra le varie compagnie aeree interessate a proporre i propri servizi;

f) i contratti comprendono un sistema di sanzioni da applicare qualora le compagnie aeree non rispettino gli impegni assunti nei confronti dell'aeroporto.

(249) GEASAR osserva che le sovvenzioni erogate in virtù della legge 10/2010 sono concesse alle compagnie aeree per un periodo leggermente più lungo (quattro anni invece di tre) di quello consentito dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e con un'intensità maggiore, ma aggiunge che non tutti i contratti sottoscritti con i vettori hanno la durata stabilita nella legge 10/2010; soprattutto, sottolinea che gli orientamenti consentono deroghe ai livelli di intensità ivi previsti nel caso di regioni assistite ed economicamente svantaggiate come la Sardegna.

(250) Le misure oggetto di esame sono adeguate per incentivare obiettivi di sviluppo coerenti con gli interessi dell'Unione e non incidono sugli scambi tra Stati membri in misura contraria all'interesse comune. A questo proposito, GEASAR fa riferimento alla risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE ([91]), che sottolinea l'importanza degli aeroporti regionali nell'Unione.

(251) GEASAR ritiene che la valutazione della compatibilità delle misure in esame con il mercato interno dovrebbe tenere conto del ruolo fondamentale svolto dall'aeroporto di Olbia nel garantire la continuità territoriale di una regione insulare come la Sardegna.

5.3.1.4. ***Valutazione ai sensi dell'articolo 106 del trattato***

(252) GEASAR rileva che gli importi erogati in virtù della legge 10/2010 non configurano un aiuto di Stato in base ai criteri Altmark e anche se lo configurassero sarebbero comunque compatibili ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.

Rispetto dei criteri Altmark

(253) Con riguardo alla prima condizione Altmark, GEASAR fa presente che le misure in esame rientrano nella più ampia politica geografica e dei trasporti della Regione, studiata per garantire un minimo di collegamenti aerei tra l'isola e il resto dell'Unione nell'arco dell'intero anno.

(254) Secondo GEASAR, la seconda e la terza condizione Altmark sono soddisfatte: i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, e non esistono rischi di sovracompensazione poiché GEASAR è stata rimborsata solo parzialmente per i costi sostenuti.

(255) GEASAR ritiene di aver sostenuto i costi in quanto impresa privata soggetta a normali condizioni di mercato; quindi, anche la quarta condizione Altmark è soddisfatta.

Compatibilità a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato

(256) GEASAR ritiene che tale compatibilità dovrebbe essere valutata alla luce della decisione SIEG del 2005 e, in alternativa, alla luce della disciplina SIEG del 2011, *mutatis mutandis*.

(257) GEASAR rileva che la soglia indicata all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della decisione SIEG del 2005 è rispettata, in quanto l'importo del contributo pubblico ammontava all'incirca a 4 milioni di EUR all'anno, e il fatturato di GEASAR era inferiore a 100 milioni di EUR. Le condizioni di cui agli articoli 4, 5 e 6 della decisione SIEG del 2005 sono anch'esse rispettate.

([91]) 2011/2196 (INI).

(258) Quanto all'applicabilità della disciplina SIEG del 2011, GEASAR precisa quanto segue:

a) la compensazione è stata concessa per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente;

b) la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale è stata attribuita alle imprese interessate mediante uno o più atti;

c) l'importo della compensazione non eccede quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.

5.3.2. OSSERVAZIONI SULL'APPLICAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014 ALLE MISURE IN ESAME

(259) GEASAR rileva che il presunto aiuto in questione è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e che il titolo 8.6 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 chiarisce la data a partire dalla quale si applicano i criteri di compatibilità ivi contenuti. La Commissione deve pertanto applicare il principio di cui al punto 172 degli orientamenti a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento a favore di aeroporti (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014. Il titolo 5 degli orientamenti definisce anche i criteri di compatibilità per gli aiuti al funzionamento erogati prima del 4 aprile 2014. D'altro canto, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non si applicano ad aiuti all'investimento e all'avviamento concessi in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, prima del 4 aprile 2014. La Commissione è tenuta ad applicare a queste tipologie di aiuto«*le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso*» (punti 173 e 174 degli orientamenti).

(260) GEASAR fa riferimento alle osservazioni presentate alla Commissione il 1º luglio 2013 per dimostrare di non aver beneficiato di aiuti di Stato. Tuttavia, se la Commissione dovesse comunque giungere alla conclusione che il finanziamento pubblico erogato in virtù della legge 10/2010 si qualifica come un aiuto al funzionamento di cui GEASAR SpA è stata l'effettivo beneficiario, la società di gestione aeroportuale sostiene che l'eventuale aiuto concesso soddisfa i criteri di compatibilità indicati negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(261) GEASAR rileva che ai sensi del punto 137 degli orientamenti, «*gli aiuti al funzionamento concessi prima dell'inizio del periodo transitorio*», inclusi gli aiuti erogati prima del 4 aprile 2014,«*possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti*» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Un'ulteriore condizione per la compatibilità dell'aiuto è che:

a) «*siano soddisfatte le condizioni indicate al titolo 5.1.2, ad eccezione dei punti 115, 119, 121, 122, 123, da 126 a 130, 132, 133 e 134*»;

b) in particolare, si terrà conto delle «*distorsioni della concorrenza*».

(262) GEASAR ritiene che tutte le condizioni di compatibilità previste dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 siano soddisfatte.

5.3.2.1. ***Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune (punti 113 e 114 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(263) GEASAR rileva che qualsiasi aiuto al funzionamento concesso in virtù della legge 10/2010 ha sicuramente contribuito al «*raggiungimento di un obiettivo di interesse comune*». Questo è confermato dagli obiettivi di «rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale della comunità di riferimento» che la Regione intendeva perseguire con l'adozione della legge 10/2010. Di fatto, il contributo pubblico concesso era inteso a promuovere lo sviluppo dei collegamenti aerei tra l'isola e il resto dell'Unione e a ridurne la stagionalità e ha consentito di evitare «*interruzioni nel traffico aereo e nella connettività*» (punto 113).

(264) GEASAR SpA sostiene che la legge 10/2010 ha effettivamente contribuito ad «incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intra-unionali» (punto 113, lettera a)]. Aggiunge che la legge 10/2010 «facilita lo sviluppo regionale» (punto 113, lettera c)]; in effetti, l'aeroporto di Olbia è un collegamento fondamentale per le destinazioni turistiche nella Sardegna nord-orientale e la legge 10/2010 ha contribuito a ridurre la stagionalità del traffico aereo.

5.3.2.2. ***Necessità dell'intervento statale (punti 116, 117 e 118 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(265) Secondo GEASAR anche questo requisito è soddisfatto, poiché l'aeroporto di Olbia rientra nella categoria citata al punto 118 degli orientamenti, ossia gli aeroporti che non sono in grado di coprire i propri costi di esercizio. Più nello specifico, l'aeroporto di Olbia rientra nella lettera d), *«aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni»*. Nel 2013, il traffico commerciale di passeggeri è ammontato a 1 950 615 unità.

5.3.2.3. ***Adeguatezza dell'aiuto di Stato in quanto strumento strategico (punto 120 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(266) Secondo GEASAR, non esistevano altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi che avrebbero consentito di conseguire lo stesso obiettivo, ossia garantire collegamenti aerei con la Sardegna nord-occidentale, che all'epoca si concentravano prevalentemente nel periodo estivo, e pertanto contribuire a superare il ritardo nello sviluppo dell'area in conseguenza della sua ubicazione periferica e dell'isolamento. Qualsiasi aiuto ricevuto è stato utilizzato per mantenere e sviluppare il traffico commerciale, garantendo collegamenti efficienti tra i vari Stati membri.

5.3.2.4. ***Presenza di un effetto di incentivo (punto 124 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(267) GEASAR rileva che l'eventuale aiuto concessole in virtù della legge 10/2010 è stato comunque utilizzato esclusivamente per consentire lo sviluppo dei volumi di traffico e dell'attività dell'aeroporto, considerati coerenti con gli obiettivi di interesse generale perseguiti. In assenza di un intervento pubblico, tali obiettivi non sarebbero stati realizzati e l'aeroporto di Olbia avrebbe registrato un calo consistente dell'attività nel corso dell'anno.

5.3.2.5. ***Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo necessario) (punto 125 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(268) Su questo punto, la società di gestione aeroportuale fa riferimento agli elementi pertinenti già a disposizione della Commissione e osserva che i fondi pubblici concessi sono intesi a rimborsare il gestore aeroportuale per i costi effettivamente sostenuti in relazione alle iniziative attuate ai sensi della legge 10/2010.

5.3.2.6. ***Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi (punto 131 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(269) GEASAR osserva che l'eventuale aiuto al funzionamento non ha influito in nessun modo sulla concorrenza. La società di gestione rileva che per via della sua ubicazione geografica, l'aeroporto di Olbia è un'attività insulare con una portata geografica limitata, non esposta alla concorrenza di altri aeroporti nazionali o dell'Unione. Date le sue caratteristiche, non è neanche in concorrenza con altri aeroporti della Sardegna. Inoltre, l'aeroporto di Olbia non compete con modalità di trasporto alternative.

(270) Infine, GEASAR fa osservare che, conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'aeroporto di Olbia è *«aperto a tutti i potenziali utenti e […] non destinato a un utente specifico»*. Alla luce di quanto precede, la società ritiene che qualsiasi aiuto al funzionamento concesso in virtù della legge 10/2010 sia pienamente compatibile con i criteri di cui al punto 5.1.2. degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e pertanto dovrebbe essere ritenuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

5.4. *OSSERVAZIONI DI SOGEAAL SPA (SOCIETÀ DI GESTIONE DELL'AEROPORTO DI ALGHERO)*

5.4.1. OSSERVAZIONI SULLA DECISIONE DI AVVIO

(271) SOGEAAL sottolinea che il fatto che l'aeroporto di Alghero si trovi in una regione insulare, come la Sardegna, implica quanto segue:

a) non si può ritenere che l'aeroporto di Alghero si sovrapponga ad aeroporti ubicati in altri Stati membri o nell'Italia continentale;

b) l'aeroporto di Alghero non è in concorrenza con gli altri aeroporti dell'isola (in particolare l'aeroporto Mario Mameli di Cagliari-Elmas e l'aeroporto Olbia-Costa Smeralda). I tre aeroporti sardi non si possono considerare reciprocamente sostituibili, in quanto presentano bacini di utenza diversi. I motivi principali della non sostituibilità sono i seguenti: topografia dell'isola, dispersione della popolazione sul territorio, lunghe distanze tra gli aeroporti e mancanza di collegamenti stradali veloci tra le diverse zone dell'isola.

(272) Inoltre, il traffico aereo presso l'aeroporto di Alghero non è in concorrenza con altre modalità di trasporto da e verso la Sardegna. L'unica alternativa per raggiungere l'isola è via mare, con un viaggio di durata molto più lunga.

5.4.1.1. ***Azioni intraprese da SOGEAAL in applicazione della legge 10/2010***

(273) SOGEAAL ha presentato alla Regione piani d'azione per il 2010 e per il triennio 2011-2013, unitamente alle rispettive domande di finanziamento. La Regione ha approvato lo stanziamento dei fondi per tali periodi, con le deliberazioni n. 43/37 del 6 dicembre 2010 e n. 52/117 del 23 dicembre 2011.

(274) SOGEAAL ha affermato di aver tenuto conto, nello svolgimento delle attività 1, 2 e 3 previste dalla legge 10/2010, delle prospettive di redditività stimate nel piano economico-finanziario.

Attività 1

(275) Dopo aver pubblicizzato la propria intenzione di stipulare contratti per lo sviluppo di rotte ai sensi della legge 10/2010, SOGEAAL ha concluso accordi con Ryanair e easyJet, per il periodo 2010-2013, in virtù dei quali le compagnie aeree si sono impegnate a raggiungere determinati obiettivi di traffico, con l'intesa che al conseguimento degli stessi avrebbero ricevuto da SOGEAAL, per conto della Regione, una certa somma di denaro a titolo di premio per buone prestazioni.

Attività 2

(276) La società di gestione aeroportuale ha annunciato sul proprio sito Internet l'intenzione di stipulare contratti di marketing e pubblicità in applicazione della legge 10/2010. In seguito, SOGEAAL ha concluso contratti di marketing e pubblicità con AMS, Meridiana, Alitalia e WizzAir. I contratti si basavano sul presupposto che le compagnie aeree interessate operassero su determinate rotte nazionali o UE da e verso Alghero. Tale requisito era connesso alla promozione della Sardegna come destinazione turistica da parte delle compagnie aeree.

(277) Le attività di marketing e promozione della destinazione svolte dai vettori utilizzando il contributo fornito ai sensi del contratto comprendono: i) pubblicità «classica» (urbana, nei media, nelle riviste di bordo ecc.) e ii) pubblicità «on line» sul sito del vettore aereo.

Attività 3

(278) SOGEAAL ha affidato a terzi, per conto della Regione, numerose iniziative per promuovere la Sardegna come destinazione, ivi compresa la creazione di un sito Internet dedicato al turismo in Sardegna. campagne pubblicitarie classiche e online e la promozione della destinazione mediante l'offerta di pacchetti di viaggio da parte di agenzie turistiche.

Flussi finanziari

(279) Il pagamento per le azioni attuate nell'ambito delle attività 1, 2 e 3 è effettuato sotto forma di anticipo erogato dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree e agli altri fornitori di servizi interessati. SOGEAAL ha presentato alla Regione le relazioni sulle attività svolte nel periodo 2010-2012, recanti i costi effettivamente sostenuti. In seguito, la Regione deve rimborsare le somme anticipate dalla società di gestione aeroportuale.

(280) La parte più consistente dei fondi erogati dalla Regione in applicazione della legge 10/2010 si riferisce alle attività 1 e 2 e copre i pagamenti effettuati da SOGEAAL alle compagnie aeree a titolo di corrispettivo a norma di contratti di marketing e pubblicità, come illustrato nella tabella 12.

Tabella 12

Flussi finanziari dall'aeroporto di Alghero

(in EUR)

	2010	2011	2012	TOTALE
Attività 1	[…]	[…]	[…]	[…]
Attività 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Attività 3	—	[…]	[…]	[…]

(in EUR)

	2010	2011	2012	TOTALE
Totale riportato dalla società di gestione aeroportuale alla Regione	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Diritto a contributi ai sensi della legge del 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Totale dei contributi ai sensi della legge del 2010 rimborsati alla società di gestione aeroportuale	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***Valutazione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato***

(281) SOGEAAL non è il beneficiario effettivo delle attività 1, 2 e 3. SOGEAAL sostiene che la decisione di avvio contiene un errore, in quanto include SOGEAAL tra i beneficiari dell'aiuto di Stato fornito in virtù della legge 10/2010.

(282) SOGEAAL non ha beneficiato del vantaggio economico derivante dall'aiuto: i contributi concessi dalla Regione in applicazione della legge 10/2010 sono stati semplicemente «trasferiti» dalle società di gestione aeroportuale ai beneficiari finali, vale a dire le compagnie aeree che gestivano i collegamenti aerei negli aeroporti in esame. Questo vale anche per la promozione turistica della Sardegna commissionata a terzi dalle società di gestione aeroportuale.

(283) Secondo SOGEAAL, la compensazione concessa in virtù della legge 10/2010 non costituisce un aiuto di Stato. Tre delle quattro condizioni per constatare l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, non sono soddisfatte. Le attività 1, 2 e 3 non incidono sugli scambi né falsano la concorrenza: per via della sua particolare ubicazione, l'aeroporto di Alghero opera a livello locale e non è in concorrenza con altri aeroporti nazionali o europei. La gestione, benché parziale, dell'aeroporto di Alghero è stata assegnata a SOGEAAL nel 1989, quindi ben prima della sentenza *Aéroport de Paris* del 12 dicembre 2000, che ha esteso l'applicabilità delle norme sugli aiuti di Stato alla gestione degli aeroporti.

(284) Le attività 1, 2 e 3 non conferiscono alcun vantaggio economico. SOGEAAL ritiene che i fondi previsti dalla legge 10/2010 siano conformi al MEIP: le somme pagate dalla Regione in relazione a tutte e tre le attività costituiscono un corrispettivo per un servizio reso e costi effettivamente sostenuti da terzi. SOGEAAL rileva inoltre che il corrispettivo pagato alle compagnie aeree (attività 2) e ad altri fornitori di servizi (attività 3) è conforme ai prezzi di mercato vigenti.

(285) Il finanziamento concesso dalla Regione in virtù della legge 10/2010 ha generato un rendimento finanziario per la Regione nel medio-lungo termine. L'importo ottenuto dalla Regione in termini di aumento del gettito fiscale si può considerare superiore ai costi sostenuti dalla stessa Regione per finanziare le attività in esame. Anche i prestiti concessi da SFIRS sono stati erogati a condizioni di mercato.

(286) SOGEAAL conclude che i contributi in virtù della legge 10/2010 non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

5.4.1.3. ***Valutazione della compatibilità a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato***

(287) In via alternativa, SOGEAAL afferma che, in ogni caso, i contributi pagati in virtù della legge 10/2010 sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. La compatibilità deve essere valutata conformemente al punto 79 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 ([92]):

a) gli aiuti sono erogati a vettori aerei detentori di una licenza d'esercizio in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro in applicazione del regolamento (CEE) n. 1008/2008;

b) il finanziamento in questione era inteso a favorire la destagionalizzazione del traffico aereo; di conseguenza, ha promosso l'attivazione di nuove rotte o nuove frequenze e non riguardava compagnie aeree soggette a obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008;

([92]) I criteri in questione sono stati esaminati dalla Commissione ai punti 133 e seguenti della decisione di avvio.

c) per le compagnie aeree interessate, il collegamento sovvenzionato era redditizio;

d) le iniziative ai sensi della legge 10/2010 sono state adeguatamente pubblicizzate tra le varie compagnie aeree interessate a proporre i propri servizi;

e) i contratti comprendono un sistema di sanzioni da applicare qualora le compagnie aeree non rispettino gli impegni assunti nei confronti dell'aeroporto.

(288) SOGEAAL osserva che le sovvenzioni erogate in virtù della legge 10/2010 sono concesse alle compagnie aeree per un periodo leggermente più lungo (quattro anni invece di tre) di quello consentito dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e con un'intensità maggiore, ma aggiunge che non tutti i contratti sottoscritti con i vettori hanno la durata stabilita nella legge 10/2010; soprattutto, sottolinea che gli orientamenti consentono deroghe ai livelli di intensità ivi previsti nel caso di regioni assistite ed economicamente svantaggiate come la Sardegna.

(289) Le attività oggetto di esame sono adeguate per incentivare obiettivi di sviluppo coerenti con gli interessi dell'Unione e non incidono sugli scambi tra Stati membri in misura contraria all'interesse comune. A questo proposito, SOGEAAL fa riferimento alla risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE, che sottolinea l'importanza degli aeroporti regionali nell'Unione.

(290) SOGEAAL ritiene che la valutazione della compatibilità delle misure in esame con il mercato interno dovrebbe tenere conto del ruolo fondamentale svolto dall'aeroporto di Alghero nel garantire la continuità territoriale di una regione insulare come la Sardegna.

5.4.1.4. ***Valutazione ai sensi dell'articolo 106 del trattato***

(291) SOGEAAL rileva che gli importi erogati in virtù della legge 10/2010 non configurano un aiuto di Stato in base ai criteri Altmark e anche se lo configurassero sarebbero comunque compatibili ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.

Rispetto dei criteri Altmark

(292) Con riguardo alla prima condizione Altmark, SOGEAAL fa presente che le attività in esame rientrano nella più ampia politica geografica e dei trasporti della Regione, studiata per garantire un minimo di collegamenti aerei tra l'isola e il resto dell'Unione nell'arco dell'intero anno.

(293) Secondo SOGEAAL, la seconda e la terza condizione Altmark sono soddisfatte: i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, e non esistono rischi di sovra-compensazione poiché SOGEAAL è stata rimborsata solo parzialmente per i costi sostenuti.

(294) I costi in questione sono stati sostenuti da imprese private gestite in modo efficiente e pertanto anche la quarta condizione Altmark è soddisfatta.

Compatibilità dell'aiuto a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato

(295) SOGEAAL ritiene che tale compatibilità dovrebbe essere valutata alla luce della decisione SIEG del 2005 e, in alternativa, alla luce della disciplina SIEG del 2011, *mutatis mutandis*.

(296) SOGEAAL fa osservare che la soglia indicata all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della decisione SIEG del 2005 è rispettata, in quanto l'importo del contributo pubblico ammontava all'incirca a 4 milioni di EUR all'anno, e il fatturato di SOGEAAL era inferiore a 100 milioni di EUR. Le condizioni di cui agli articoli 4, 5 e 6 della decisione SIEG del 2005 sono anch'esse rispettate.

(297) Quanto all'applicabilità della disciplina SIEG del 2011, SOGEAAL precisa quanto segue:

a) la compensazione è stata concessa per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente;

b) la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale è stata attribuita alle imprese interessate mediante uno o più atti;

c) l'importo della compensazione non eccede quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.

5.4.2. OSSERVAZIONI SULL'APPLICAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014 ALLE MISURE IN ESAME

(298) SOGEAAL rileva che il presunto aiuto in questione è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e che il titolo 8.6 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 chiarisce la data a partire dalla quale si applicano i criteri di compatibilità ivi contenuti. La Commissione deve pertanto applicare il principio di cui al punto 172 degli orientamenti a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento a favore di aeroporti (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014. Il titolo 5 degli orientamenti definisce anche i criteri di compatibilità per gli aiuti al funzionamento erogati prima del 4 aprile 2014. D'altro canto, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non si applicano ad aiuti all'investimento e all'avviamento concessi in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, prima del 4 aprile 2014. La Commissione è tenuta ad applicare a queste tipologie di aiuto«*le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso*» (punti 173 e 174 degli orientamenti).

(299) SOGEAAL fa riferimento alle osservazioni presentate alla Commissione il 29 luglio 2013 per dimostrare di non aver beneficiato di aiuti di Stato. Tuttavia, se la Commissione dovesse comunque giungere alla conclusione che il finanziamento pubblico erogato in virtù della legge 10/2010 si qualifica come un aiuto al funzionamento di cui SOGEAAL è stata l'effettivo beneficiario, la società di gestione aeroportuale sostiene che l'eventuale aiuto concesso soddisfa i criteri di compatibilità indicati negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

(300) SOGEAAL rileva che ai sensi del punto 137 degli orientamenti, «*gli aiuti al funzionamento concessi prima dell'inizio del periodo transitorio*», inclusi gli aiuti erogati prima del 4 aprile 2014, «*possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti*» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Un'ulteriore condizione per la compatibilità dell'aiuto è che:

a) «*siano soddisfatte le condizioni indicate al titolo 5.1.2, ad eccezione dei punti 115, 119, 121, 122, 123, da 126 a 130, 132, 133 e 134*»;

b) in particolare, si terrà conto delle «*distorsioni della concorrenza*».

(301) SOGEAAL ritiene che tutte le condizioni per la compatibilità indicate negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 siano soddisfatte e precisa che l'8 maggio 2014 aveva già presentato osservazioni sulla compatibilità con gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 nel procedimento SA.23098-*Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1. ***Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune (punti 113 e 114 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(302) SOGEAAL rileva che qualsiasi aiuto al funzionamento concesso in virtù della legge 10/2010 ha sicuramente contribuito al «*raggiungimento di un obiettivo di interesse comune*». Questo è confermato dagli obiettivi di «rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale della comunità di riferimento» che la Regione intendeva perseguire con l'adozione della legge 10/2010. Di fatto, il contributo pubblico concesso era inteso a promuovere lo sviluppo dei collegamenti aerei tra l'isola e il resto dell'Unione e a ridurne la stagionalità e ha consentito di evitare «*interruzioni nel traffico aereo e nella connettività*» (punto 113).

(303) SOGEAAL sostiene che la legge 10/2010 ha di fatto contribuito ad «incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali» (punto 113, lettera a)].

(304) La stessa società di gestione aggiunge che la legge 10/2010 «*facilita lo sviluppo regionale*» (punto 113, lettera c)]; questo vale in particolare per il bacino di utenza dell'aeroporto di Alghero, nella Sardegna nord-occidentale, che risente di un notevole ritardo nello sviluppo.

5.4.2.2. ***Necessità dell'intervento statale (punti 116, 117 e 118 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(305) Secondo SOGEAAL anche questo requisito è soddisfatto, poiché l'aeroporto di Alghero rientra nella categoria citata al punto 118 degli orientamenti, ossia gli aeroporti che non sono in grado di coprire i propri costi di esercizio. Più nello specifico, l'aeroporto di Alghero rientra nella lettera d), «*aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni*».

5.4.2.3. ***Adeguatezza dell'aiuto di Stato in quanto strumento strategico (punto 120 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(306) Secondo SOGEAAL, non esistevano altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi che avrebbero consentito di conseguire lo stesso obiettivo, ossia garantire collegamenti aerei con la Sardegna nord-occidentale, che all'epoca si concentravano prevalentemente nel periodo estivo, e pertanto contribuire a superare il ritardo nello sviluppo dell'area in conseguenza della sua ubicazione periferica e dell'isolamento. Qualsiasi aiuto ricevuto è stato utilizzato per mantenere e sviluppare il traffico commerciale, garantendo collegamenti efficienti tra i vari Stati membri.

5.4.2.4. ***Presenza di un effetto di incentivo (punto 124 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(307) SOGEAAL rileva che l'eventuale aiuto concessole in virtù della legge 10/2010 è stato comunque utilizzato esclusivamente per consentire lo sviluppo dei volumi di traffico e dell'attività dell'aeroporto, considerati coerenti con gli obiettivi di interesse generale perseguiti. In assenza di un intervento pubblico, tali obiettivi non sarebbero stati realizzati e l'aeroporto di Alghero avrebbe registrato un calo consistente dell'attività nel corso dell'anno.

5.4.2.5. ***Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo necessario) (punto 125 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(308) Su questo punto, la società di gestione aeroportuale fa riferimento agli elementi pertinenti già a disposizione della Commissione e osserva che i fondi pubblici concessi sono intesi a rimborsare il gestore aeroportuale per i costi effettivamente sostenuti in relazione alle iniziative attuate ai sensi della legge 10/2010.

5.4.2.6. ***Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi (punto 131 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014)***

(309) SOGEAAL osserva che l'eventuale aiuto al funzionamento non ha influito in nessun modo sulla concorrenza. La società di gestione rileva che per via della sua ubicazione geografica, l'aeroporto di Alghero è un'attività insulare con una portata geografica limitata, non esposta alla concorrenza di altri aeroporti nazionali o dell'Unione. Date le sue caratteristiche, non è neanche in concorrenza con altri aeroporti della Sardegna. Inoltre, l'aeroporto di Alghero non compete con modalità di trasporto alternative.

(310) Infine, SOGEAAL fa osservare che, conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'aeroporto di Alghero è *«aperto a tutti i potenziali utenti e […] non destinato a un utente specifico»*. Alla luce di quanto precede, la società ritiene che qualsiasi aiuto al funzionamento concesso in virtù della legge 10/2010 sia pienamente compatibile con i criteri di cui al punto 5.1.2. degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e pertanto dovrebbe essere ritenuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

5.5. *OSSERVAZIONI DI SOGAER (SOCIETÀ DI GESTIONE DELL'AEROPORTO DI CAGLIARI)*

5.5.1. OSSERVAZIONI SULLA DECISIONE DI AVVIO

(311) SOGAER non concorda con l'approccio adottato dalla Commissione, nella misura in cui sembra applicare i criteri Altmark alla società di gestione aeroportuale invece che ai vettori aerei: la Regione non ha mai chiesto a SOGAER di fornire un servizio di interesse generale. Secondo SOGAER, la Regione non è stata in grado di produrre un documento che fornisse una descrizione chiara degli obblighi di servizio pubblico imposti dagli aeroporti proprio perché i presunti obblighi non sono mai stati intesi come tali.

5.5.1.1. ***Individuazione errata dei beneficiari***

(312) SOGAER non concorda con la conclusione a cui è giunta la Commissione che SOGAER sia un beneficiario dell'aiuto di Stato fornito in virtù della legge10/2010. A suo parere, il regime di aiuti oggetto dell'indagine non configura un aiuto al funzionamento a favore di SOGAER, né una compensazione pagata alla stessa SOGAER per un servizio richiesto dalla Regione, ossia selezionare compagnie aeree in grado di realizzare gli obiettivi annuali dichiarati in termini di frequenza e volume di passeggeri su rotte strategiche da e verso l'aeroporto di Cagliari.

(313) SOGAER sostiene che, ai sensi di tale regime, la Regione eroga una compensazione che viene semplicemente veicolata tramite SOGAER, nell'ambito di un programma stabilito, finanziato e controllato dalla Regione, a favore delle compagnie aeree come contropartita per l'attivazione di nuove rotte o lo sviluppo delle rotte esistenti da e verso la Sardegna. In mancanza dell'attivazione di nuove rotte o dell'ampliamento di quelle esistenti, SOGAER non avrebbe ricevuto pagamenti per il servizio fornito.

(314) SOGAER richiama l'attenzione sull'obbligo contabile che le incombeva: la Regione rimborsava alla società di gestione aeroportuale i fondi che la stessa aveva anticipato alle compagnie aeree solo previa accettazione dei bilanci di SOGAER, che dovevano dimostrare che le compagnie aeree avevano ricevuto l'intero importo dei contributi regionali. SOGAER sostiene pertanto di non avere beneficiato dell'aiuto in questione e che non sia corretto parlare di un sostegno finanziario concesso alla stessa SOGAER dalla Regione. SOGAER non è a conoscenza di precedenti nei quali la Commissione abbia constatato che una parte beneficia di un aiuto di Stato quando il suo ruolo si limita a trasferire a terzi le risorse pubbliche ricevute. Il servizio per il quale la Regione erogava una compensazione era fornito dalla compagnia aerea e non dalla società di gestione aeroportuale. SOGAER aggiunge che l'anticipazione concessa da SFIRS non comportava alcun elemento di aiuto di Stato. Si trattava di un prestito gravato da interessi a condizioni di mercato.

5.5.1.2. ***Flussi finanziari***

(315) Il pagamento delle attività 2 e 3 è anticipato dalla società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree e agli altri fornitori di servizi interessati. SOGEAAL ha presentato alla Regione le relazioni sulle attività svolte nel periodo 2010-2012, recanti i costi effettivamente sostenuti. La Regione avrebbe poi dovuto rimborsare le somme anticipate dalla società di gestione aeroportuale. La tabella 13 illustra i relativi flussi finanziari.

Tabella 13

Flussi finanziari dall'aeroporto di Alghero

(in EUR)

	2010	2011	2012	TOTALE
Attività 1 e 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Attività 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Importo totale pagato alle compagnie aeree	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Totale riportato dalla società di gestione aeroportuale alla Regione	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Diritto a contributi ai sensi della legge del 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Totale dei contributi ai sensi della legge del 2010 rimborsati alla società di gestione aeroportuale	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Beneficiari delle misure***

(316) SOGAER è del parere che gli effettivi beneficiari delle tre attività definite ai sensi della legge 10/2010 fossero l'industria turistica dell'isola e indirettamente la stessa Regione, grazie all'aumento del gettito fiscale derivante dall'espansione del turismo.

(317) Gli aeroporti non si possono considerare effettivi beneficiari, poiché la sovvenzione erogata dalla Regione era soggetta alla condizione che trasferissero i fondi ricevuti. Lo stesso vale per le due principali compagnie aeree low-cost operanti a Cagliari, Ryanair e easyJet, entrambe società estere sovvenzionate dalla Regione per perseguire obiettivi regionali.

5.5.1.4. ***Assenza dell'aiuto di Stato***

(318) SOGAER effettua un'analisi degli elementi costitutivi di una misura di aiuto di Stato e in particolare valuta se i pagamenti erogati conferissero un vantaggio competitivo. La società asserisce che la compensazione regionale ha sempre coperto solo una parte dei costi aggiuntivi sostenuti dai vettori per attivare nuove rotte o ampliare quelle esistenti. A titolo di esempio cita il caso di Ryanair, nel quale la compensazione pagata dalla Regione e trasferita da SOGAER ha coperto circa un decimo del costo stimato per l'attivazione delle rotte richieste.

(319) SOGAER sottolinea che il meccanismo istituito rappresenta una soluzione reciprocamente vantaggiosa: i passeggeri volano a prezzi competitivi da e verso l'isola, mentre la Regione riceve maggiori entrate derivanti dal turismo. Ne traggono vantaggio anche il settore turistico e alberghiero regionale, le compagnie aeree e gli aeroporti. Di conseguenza, SOGAER contesta l'approccio adottato dalla Commissione, che sembra intenzionata a rompere questo circolo virtuoso.

(320) SOGAER ha sempre scelto i vettori aerei a seguito della pubblicazione di un invito sul proprio sito Internet. La possibilità di servire l'aeroporto di Cagliari è stata aperta a tutti i vettori interessati alle medesime condizioni economiche. SOGAER sostiene che, se le compagnie aeree in questione riescono a realizzare maggiori profitti rispetto ad altri vettori grazie al loro particolare modello aziendale, questo non si può attribuire al fatto che la società di gestione aeroportuale o la Regione abbiano concesso un aiuto di Stato, né i vettori aerei possono essere penalizzati per questo.

(321) In conclusione, SOGAER è del parere che non esista un aiuto di Stato, poiché i) manca la condizione necessaria dell'indebito vantaggio a favore dei vettori; ii) il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato è soddisfatto, in ragione dei guadagni ottenuti dalla tesoreria regionale, superiori rispetto alle spese ai sensi dell'articolo 3 della legge 10/2010; e iii) l'aiuto è a favore del settore turistico e alberghiero dell'isola e non è di una portata tale da poter incidere sugli scambi intra-unionali.

5.5.1.5. ***Servizi di interesse economico generale (SIEG)***

(322) SOGAER ritiene che l'analisi della selettività del vantaggio effettuata dalla Commissione sia eccessivamente rigorosa. Secondo la Commissione, la legge 10/2010 non si riferisce a rotte specifiche, bensì all'obiettivo generale del potenziamento del trasporto aereo. La Commissione obietta che questo è contrario al primo criterio Altmark di fornire una definizione chiara dei requisiti che l'impresa beneficiaria è tenuta a soddisfare per ottenere una compensazione per un servizio di interesse economico generale.

(323) Secondo il parere di SOGAER, dalla formulazione della legislazione regionale era evidente che la compensazione si dovesse fornire esclusivamente alle compagnie aeree che attivavano nuove rotte o ampliavano quelle esistenti. SOGAER ritiene che tale obbligo sia un obiettivo sufficientemente preciso.

(324) L'approccio della Commissione alla definizione dei parametri per il calcolo della compensazione è ugualmente rigido. SOGAER sostiene che il volume della compensazione pagata ai vettori aerei è stato calcolato in base a criteri più restrittivi di quelli stabiliti dalla Regione e questo dovrebbe essere sufficiente per soddisfare il secondo criterio Altmark.

(325) Per quanto concerne il terzo e il quarto criterio Altmark, SOGAER afferma di aver pubblicato un avviso specifico nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nel 2003, seguito da un annuncio nei principali quotidiani europei nei mesi di giugno e agosto dello stesso anno. Non essendosi proposto nessun vettore aereo, SOGAER ha pubblicato un avviso permanente sul proprio sito Internet. SOGAER ha sempre evitato qualsiasi forma di sovracompensazione per i servizi richiesti, anche in presenza di un solo vettore interessato e di un conseguente margine di negoziazione più ristretto per SOGAER.

(326) SOGAER non è a conoscenza di un atto giuridico con cui la Regione abbia incaricato le società di gestione aeroportuale di adempiere a un obbligo di servizio pubblico. Gli sforzi della Commissione per stabilire se il livello della compensazione a favore delle società di gestione aeroportuale fosse o meno proporzionato sono pertanto destinati a fallire.

5.5.1.6. ***Principio dell'investitore in un'economia di mercato e orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014***

(327) SOGAER afferma di essersi comportata allo stesso modo degli aeroporti a gestione privata nei confronti delle compagnie aeree low-cost, in particolare di Ryanair. A sostegno di questa affermazione, fa riferimento alla relazione del 28 giugno 2013 della società di consulenza che agisce per conto di Ryanair.

(328) A suo parere, molti dei criteri di compatibilità indicati negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono sostanzialmente soddisfatti nel caso di specie: i) SOGAER gestiva l'aiuto o la compensazione per l'attivazione di nuove rotte o l'ampliamento di rotte esistenti per conto della Regione; ii) la compensazione ammontava a circa un decimo del costo medio di esercizio; e iii) tutte le compagnie aeree beneficiarie delle attività oggetto della valutazione detenevano una licenza d'esercizio in corso di validità. SOGAER ritiene pertanto che, in base a un'interpretazione sostanziale e non formale degli orientamenti, si possa concludere che l'aiuto in questione è compatibile.

5.5.2. OSSERVAZIONI SULL'APPLICAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014 ALLE MISURE IN ESAME

(329) SOGAER osserva che l'esenzione di cui al punto 137 degli orientamenti per il settore dell'aviazione si dovrebbe applicare nel caso dell'aeroporto di Cagliari, anche se supera i tre milioni di passeggeri. Diversamente, allo scalo di Cagliari sarebbe riservato un trattamento differente da quello riservato agli altri due aeroporti sardi interessati dalle attività oggetto della valutazione.

(330) SOGAER sottolinea che l'aiuto in questione serviva ad agevolare la mobilità dei cittadini dell'Unione da e verso Cagliari, grazie a un aumento significativo del numero di voli intra-unionali da e verso il capoluogo dell'isola.

(331) Sulla necessità dell'intervento da parte della Regione, SOGAER afferma che in assenza dei contributi regionali destinati a compensare i trasferimenti effettuati da SOGAER a favore delle compagnie aeree e di altri fornitori di servizi, i bilanci di SOGAER avrebbero registrato una perdita. L'obiettivo di migliorare i collegamenti tra la Regione e il resto dell'Unione non si poteva conseguire in un altro modo che comportasse una minore distorsione della concorrenza.

(332) SOGAER sottolinea che la Regione ha sempre mantenuto gli aiuti al minimo, effettuando i pagamenti solo a fronte di voci adeguatamente contabilizzate dalla società di gestione aeroportuale.

(333) Per quanto concerne la prevenzione di effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'Unione, SOGAER osserva che il regime si applicava a tutti gli altri aeroporti regionali, benché fossero in concorrenza tra di loro, consentendo quindi la copertura dei rispettivi differenziali tra costi di esercizio e ricavi.

(334) Infine, SOGAER asserisce che se la Commissione dovesse ritenere che il regime oggetto della valutazione configuri un aiuto al funzionamento a favore di SOGAER, tale aiuto si dovrebbe comunque considerare compatibile con il mercato interno, poiché è conforme ai criteri e alle condizioni di cui al punto 5.1.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione.

6. **COMMENTI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

6.1. *COMMENTI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DI RYANAIR*

(335) Le autorità regionali contestano le dichiarazioni di Ryanair secondo cui gli aeroporti avrebbero agito conformemente al MEIP nel mantenere relazioni commerciali con le compagnie aeree nell'intento di aumentare il traffico di passeggeri e, di conseguenza, i ricavi. In realtà, le società di gestione aeroportuale hanno agito esclusivamente da intermediari, provvedendo semplicemente a trasferire le risorse alle compagnie aeree.

(336) Secondo le autorità regionali, in questo caso l'investitore in un'economia di mercato era la stessa Regione, che ha valutato l'investimento in termini di impatto economico positivo per il territorio.

(337) L'Italia ha presentato una nota dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ([93]), dove si afferma che la possibilità per gli aeroporti regionali di farsi pubblicità sui siti Internet delle compagnie aeree low cost rappresenterebbe un vantaggio per il turismo e il commercio, in quanto gli aeroporti regionali non beneficiano delle posizioni di mercato consolidate, né del grado di visibilità garantito, degli aeroporti principali.

(338) L'Italia e l'ENAC contestano la dichiarazione di Ryanair secondo cui la situazione presente in Sardegna deriverebbe dall'inadeguatezza delle norme che disciplinano le rotte soggette a obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 e la loro applicazione da parte delle autorità italiane. L'Italia rileva che l'obiettivo della continuità territoriale consiste nel garantire che tutti i cittadini possano circolare nel territorio nazionale o dell'Unione a pari condizioni in termini di qualità e di costi. Gli obblighi di servizio pubblico autorizzati dal regolamento (CE) n. 1008/2008 consentono ai vettori dell'Unione di accettare i termini di tali obblighi senza una compensazione finanziaria. Se nessun vettore accetta di fornire il servizio, viene indetta una gara europea che prevede una compensazione finanziaria. A tale proposito, le autorità italiane sottolineano che le relazioni commerciali con i vettori aerei devono essere mantenute direttamente dagli aeroporti; la scelta dello Stato di garantire che il mantenimento della continuità territoriale mediante obblighi di servizio pubblico è un'altra questione.

([93]) Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. *COMMENTI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DI EASYJET*

(339) L'Italia ha trasmesso i propri commenti sulle osservazioni di easyJet e della società di consulenza che agisce per suo conto. L'Italia non condivide l'approccio generale e le conclusioni tratte dalla società di consulenza nella sua relazione sulla *«Valutazione economica in base al MEOP degli accordi tra easyJet e aeroporto di Olbia»*.

(340) L'Italia respinge l'argomentazione di easyJet per tre motivi:

a) secondo le autorità italiane, il MEOP non si dovrebbe applicare all'aeroporto di Olbia, in quanto la società di gestione aeroportuale GEASAR è un operatore privato e non un soggetto pubblico ai sensi delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato. Di conseguenza, le sue scelte e le sue azioni sono sempre basate su criteri di mercato, salvo quando sono prescritte da normative pubbliche *ad hoc*;

b) tuttavia, nel caso di specie l'Italia ipotizza che, contrariamente a quanto affermato dalla società di consulenza, i contratti di marketing in questione non siano stati sottoscritti da GEASAR nell'intento di perseguire una redditività presunta ma inesistente, bensì soltanto perché imposti e regolamentati da una specifica misura pubblica. La legge 10/2010 in particolare mira a incentivare il trasporto aereo concedendo contributi alle compagnie aeree. Dall'abrogazione della legge 10/2010 tali attività sono state interrotte;

c) terzo, secondo l'Italia i contributi erogati dalla Regione alla società di gestione aeroportuale per coprire i costi delle attività in questione si limitavano a «transitare» dalla società di gestione aeroportuale, che provvedeva a trasferire l'intero importo all'effettivo beneficiario, vale a dire la compagnia aerea interessata.

(341) Inoltre, se anche si dovessero accogliere le argomentazioni della società di consulenza, l'Italia stima che i suoi calcoli sono sbagliati. La relazione della società si basa su dati ricavati dai rendiconti finanziari di GEASAR per gli esercizi a partire dal 2004, che mostrano i ricavi derivanti dal traffico aeroportuale e i principali dati economici che costituiscono i risultati operativi dell'esercizio, ma non riportano i dati contabili analitici necessari ai fini di un'accurata analisi della redditività. Nella relazione della società di consulenza quindi le entrate derivanti dai contratti sono sovrastimate, in particolare per quanto concerne i ricavi non aeronautici. Secondo le autorità italiane, i contratti di marketing in questione presentano un saldo negativo e non positivo, contrariamente alla valutazione della società di consulenza. Questo vale per i contratti di marketing stipulati con easyJet, così come con tutte le altre compagnie aeree interessate. Quanto precede, secondo l'Italia, conferma la tesi che i contratti sono stati stipulati in diretta applicazione della legge 10/2010.

(342) Infine, l'Italia non è d'accordo sul fatto di includere i contratti per servizi di *handling* firmati da GEASAR con le compagnie aeree interessate nell'analisi effettuata dalla società di consulenza. I contratti per servizi di *handling* sono contratti tipici negoziati ed eseguiti su una base commerciale e riguardano la prestazione di servizi a fronte dal pagamento di un corrispettivo monetario da parte della compagnia aerea. Non sono collegati alla legge 10/2010 e alle attività svolte ai sensi della stessa. Il corrispettivo indicato in tali contratti si basa sulla normale prassi commerciale della società di gestione aeroportuale, che consiste nell'applicare tariffe e sconti in base al volume e ad altri fattori. In effetti, questi contratti sono rimasti in vigore anche dopo l'abrogazione della legge 10/2010, a prezzi analoghi o addirittura inferiori rispetto agli anni precedenti.

7. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

7.1. *INTRODUZIONE E AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA DECISIONE*

(343) In primis, occorre valutare se i finanziamenti erogati alle compagnie aeree dalle società di gestione aeroportuale con riferimento alle attività 1 e 2 in virtù della legge 10/2010 nel periodo 2010-2013 configurino un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(344) Come indicato nella sezione 2, nella decisione di avvio si fa presente che, essendo in corso un procedimento di indagine della Commissione su possibili aiuti illegali concessi dalla società di gestione dell'aeroporto di Alghero nel caso SA.23098 ([94]), il caso in esame riguarda esclusivamente misure di aiuto non considerate in tale procedimento ([95]).

(345) Benché non tutti i pagamenti eseguiti da SOGEAAL per le attività 1 e 2 siano effettuati in virtù dei contratti esaminati nel caso SA.23098, la maggior parte di essi è stata oggetto di valutazione in tale procedimento. Inoltre,

([94]) Decisione (UE) 2015/1584 della Commissione, del 1º ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.GE.A.AL SpA e di vari vettori aerei operanti sull'aeroporto di Alghero (GU L 250 del 25.9.2015, pag. 38).

([95]) Cfr. punti 51-54.

non è sempre semplice operare una distinzione chiara, poiché i rapporti finanziari tra SOGEAAL e una data compagnia aerea nel periodo pertinente possono essere disciplinati da vari contratti, di cui solo alcuni sono stati considerati nel caso SA.23098. La Commissione ritiene pertanto che sia opportuno escludere dall'ambito di applicazione del presente procedimento tutti i contratti conclusi da SOGEAAL con compagnie aeree ai sensi del regime in esame ([96]).

(346) Inoltre, l'ambito di applicazione della decisione di avvio non comprendeva i potenziali aiuti concessi dalle società di gestione aeroportuale a fornitori di servizi diversi dalle compagnie aeree per l'attività 3. La Commissione pertanto non può prendere una posizione su questo aspetto. La seconda questione da valutare è se le società di gestione aeroportuale abbiano ricevuto aiuti dalla Regione.

7.2. *ESISTENZA DELL'AIUTO*

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

(348) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto, per costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, le misure in questione devono soddisfare tutte le condizioni che seguono. Più precisamente, le misure devono:

a) essere concesse dallo Stato o mediante risorse statali;

b) favorire talune imprese o talune produzioni;

c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;

d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

(349) La Commissione rileva che le misure notificate configurano un regime di aiuti ai sensi dell'articolo 1, lettera d), del regolamento (UE) 2015/1589. Sulla base del quadro giuridico descritto nella sezione 2 della presente decisione, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione oltre a quelle già descritte, possono essere adottate singole misure di aiuto a favore di imprese (come le compagnie aeree) definite nella legge 10/2010 in linea generale e astratta (ossia non sono designate singole società).

7.2.1. FINANZIAMENTI EROGATI ALLE COMPAGNIE AEREE DALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE CON RIFERIMENTO ALLE ATTIVITÀ 1 E 2 (LEGGE 10/2010) NEL PERIODO 2010-2013 — ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE

(350) Questa sottosezione è intesa a valutare se i finanziamenti erogati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione degli aeroporti sardi in virtù della legge 10/2010 configurino un aiuto di Stato a favore delle compagnie aeree.

7.2.1.1. ***Nozione di impresa e di attività economica***

(351) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, le norme sugli aiuti di Stato si applicano solo se il beneficiario è una «impresa». Secondo la costante giurisprudenza della Corte di giustizia, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico o dalla proprietà di detta entità e dalla sua modalità di finanziamento ([97]). Costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato ([98]).

(352) Le compagnie aeree offrono sul mercato servizi di linea di trasporto aereo di passeggeri. Tali servizi corrispondono a quelli definiti per l'attività 1 (cfr. punto 44) e consistono nella gestione di voli commerciali e nel trasporto aereo di passeggeri. Si tratta chiaramente di un'attività economica.

([96]) Per quanto concerne l'attuazione del regime, la Commissione rileva che l'Italia aveva già indicato nella fase del procedimento formale nel caso SA.23098 che la decisione di stipulare accordi commerciali tra SOGEAAL e le compagnie aeree era stata presa di concerto con la Regione nella sua veste di azionista di controllo di SOGEAAL (cfr. in particolare punto 383).

([97]) Cfr. la comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4), punto 2.1 e relativa giurisprudenza, in particolare la sentenza del 12 settembre 2000, Pavlov e altri, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 e C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

([98]) Sentenza del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punto 7; sentenza del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36; sentenza Pavlov e altri, ECLI:EU:C:2000:428, punto 75.

(353) AMS, che di per sé non è una compagnia aerea ma ha ricevuto finanziamenti con riferimento all'attività 2, è controllata al 100 % da Ryanair. Di conseguenza, si può presumere che Ryanair abbia esercitato un'influenza decisiva sul comportamento di AMS. Ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato nel caso di specie e secondo la prassi della Commissione ([99]), AMS e Ryanair sono considerate come un'unica impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Per comodità di riferimento, anche AMS, essendo considerata un'unica impresa con Ryanair, è assimilata a una compagnia aerea.

(354) Quindi, le compagnie aeree che hanno beneficiato dei fondi forniti dalla Regione tramite le società di gestione aeroportuale svolgono un'attività economica e sono considerate imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

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

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

(356) Il regime nasce da una legge regionale ed è finanziato tramite risorse provenienti dalla Regione. Ai fini dell'articolo 107 del trattato, le risorse delle autorità locali regionali sono risorse statali e le decisioni di tali autorità si dovrebbero considerare «imputabili allo Stato» ([100]). Il regime in quanto tale è pertanto imputabile allo Stato e finanziato mediante risorse statali ai fini della normativa in materia di aiuti di Stato.

(357) Lo stesso vale per i flussi finanziari dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree.

(358) Le compagnie aeree hanno ricevuto finanziamenti dalla Regione tramite le società di gestione degli aeroporti sardi per attivare nuove rotte o aumentare le frequenze ed estendere i periodi di operatività delle rotte esistenti, come descritto in particolare nella tabella 8, e fornire servizi di marketing.

(359) Il comportamento delle società di gestione aeroportuale è stato determinato dalla Regione in virtù della legge 10/2010 e dei programmi di attività, attuati previa approvazione della Regione. Il meccanismo istituito con la legge 10/2010 prevede che la Regione trasferisca fondi pubblici alle società di gestione aeroportuale, che a loro volta dovrebbero trasferirli agli operatori aeroportuali conformemente alle indicazioni dettagliate dei programmi di attività approvati dalla Regione. I programmi di attività sono stati studiati e proposti in primis dalle società di gestione aeroportuale, ma la Regione li ha esaminati e approvati per stabilire i finanziamenti da fornire alla società di gestione aeroportuale su tale base. Mediante l'approvazione dei programmi di attività dettagliati, la Regione ha stabilito con precisione in che modo ciascuna società di gestione aeroportuale dovesse attribuire alle compagnie aeree i finanziamenti erogati dalla Regione. Come descritto nella sezione 2.7.3, anche la procedura di controllo istituita (che determina il pagamento della tranche finale alle società di gestione aeroportuale) garantisce il rispetto di tali obblighi.

(360) Le società di gestione aeroportuale si possono quindi considerare intermediari tra la Regione e le compagnie aeree. Hanno contribuito alla realizzazione del regime di aiuti, trasferendo alle compagnie aeree l'intero importo dei finanziamenti erogati dalla Regione. A tale proposito, hanno agito conformemente alle istruzioni ricevute dalla Regione attraverso i programmi di attività approvati.

(361) In considerazione di quanto precede, i pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale a favore delle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2 sono finanziati tramite risorse statali (nella misura in cui le società di gestione aeroportuale hanno ricevuto fondi dalla Regione per finanziare tali attività ([101])) e sono imputabili allo Stato.

([99]) A tale proposito, cfr. la 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), in particolare punto 290. Cfr. anche la decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Altenburg (non ancora pubblicata).

([100]) Sentenza del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais/Commissione, T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209.

([101]) L'importo limitato di finanziamenti delle misure con risorse proprie delle società di gestione aeroportuale non deriva da decisioni discrezionali di queste ultime, bensì è una conseguenza del fatto che la Regione ha ridotto ex post il livello dei finanziamenti pubblici erogati alle società di gestione aeroportuale, benché queste ultime avessero già sostenuto il costo corrispondente al finanziamento delle compagnie aeree. Cfr. sezione 2.7, in particolare punti 83, 86 e 89.

7.2.1.3. ***Vantaggio economico***

(362) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio s'intende qualsiasi vantaggio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni di mercato normali, vale a dire in assenza di un intervento dello Stato. Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa. Si configura un vantaggio economico ogniqualvolta un'autorità pubblica fornisce a un'impresa un finanziamento che la solleva da costi che di norma dovrebbe sostenere.

(363) Tuttavia, non si conferisce alcun vantaggio se il finanziamento si può considerare una compensazione per un servizio pubblico conformemente ai criteri indicati nella sentenza Altmark. Inoltre, non si conferisce alcun vantaggio quando uno Stato membro agisce conformemente al principio dell'investitore in un'economia di mercato.

(364) Per prima cosa, occorre esaminare qual è la natura del finanziamento fornito dalla Regione alle compagnie aeree nel contesto delle attività 1 e 2 e in che misura esso finanzia le loro attività o, in altre parole, le solleva da costi che di norma dovrebbero sostenere.

(365) Nel contesto dell'attività 1, la Regione richiede alle società di gestione aeroportuale di concludere accordi con le compagnie aeree che forniscano alle stesse incentivi finanziari per aumentare il traffico aereo (in particolare durante le stagioni non di punta). Le compagnie aeree sono tenute a raggiungere determinati obiettivi in termini di traffico; se li raggiungono ricevono una compensazione finanziaria, mentre in caso contrario sono soggette a sanzioni. I pagamenti corrispondenti sono garantiti dal regime di finanziamenti erogati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale, che compensano in parte i costi sostenuti dalle compagnie aeree per operare le rotte interessate.

(366) Nel contesto dell'attività 2, la Regione effettua pagamenti alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale, in cambio di servizi di marketing forniti dalle compagnie aeree interessate. Questi pagamenti non si possono considerare un reale corrispettivo per servizi di marketing, bensì corrispondono anch'essi a pagamenti a favore delle compagnie aeree per l'incremento delle rispettive attività nella regione. Come illustrato in appresso, ai punti 368 e seguenti, il regime è studiato in modo tale che i servizi di marketing forniti dalle compagnie aeree nell'ambito dell'attività 2 sono intesi a promuovere, in primo luogo, i servizi di trasporto aereo delle stesse compagnie aeree da/verso la Sardegna.

(367) Nei documenti di notifica ([102]) l'Italia sottolinea che, ai sensi del regime, le iniziative di marketing finanziate dalla Regione nel contesto dell'attività 2 devono essere attuate dalle compagnie aeree e sono mirate ad aumentare il numero di passeggeri sulle rotte aperte o ampliate in conseguenza del regime ([103]).

(368) Il fatto che i servizi di marketing nel contesto dell'attività 2 debbano essere forniti dalle compagnie aeree, invece che da qualsiasi altro tipo di impresa in grado di offrirli, è di per sé un fattore che induce naturalmente tali servizi di marketing a promuovere in primo luogo i servizi di trasporto aereo offerti dai vettori interessati. Di fatto, le compagnie aeree solitamente promuovono, in particolare sui loro siti Internet, le regioni e le città di destinazione dei voli che operano, nell'intento di indurre potenziali clienti a ricorrere ai loro servizi per raggiungere quelle zone. Inoltre, sui siti Internet delle compagnie aeree, la promozione di determinate regioni e città di solito è intrinsecamente collegata alla promozione dei voli operati dalle compagnie aeree verso quelle mete, o almeno a informazioni sull'esistenza e sulle caratteristiche di quei voli. A titolo di esempio, nel caso di Ryanair, uno dei vettori aerei europei che ha maggiormente sviluppato la promozione di regioni e città sul proprio sito Internet, le pagine web dedicate alla promozione di regioni e destinazioni forniscono sistematicamente anche informazioni sui voli operati da Ryanair verso quelle stesse mete ([104]).

(369) Inoltre, l'atto di esecuzione della legge 10/2010 che definisce il contenuto dei programmi di attività degli aeroporti ([105]) prevede che le azioni di marketing si svolgano nell'ambito dell'attività 2 «in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli» ([106]). La disposizione stabilisce un chiaro collegamento tra i servizi di

([102]) Documento «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, Misure per lo sviluppo del trasporto aereo, Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notificato dall'Italia il 30.11.2011.

([103]) «*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *"Piani di attività", di adeguate strategie di marketing e pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*» (grassetto aggiunto), pag. 7.

([104]) Cfr. ad esempio le pagine di Milano di Ryanair (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, visitata il 6 luglio 2016).

([105]) Deliberazione n. 29/36 del 29 luglio 2010.

([106]) «*I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: […] deve essere prevista adeguata promozione del territorio* ***in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli***» (grassetto aggiunto), pag. 3.

marketing da svolgere nel contesto dell'attività 2 e l'attivazione di nuove rotte o l'ampliamento dell'operatività su quelle già esistenti. Questo significa che i servizi di marketing da proporre nei programmi di attività dovrebbero promuovere gli stessi servizi di trasporto aereo, nuovi o ampliati, in modo da stimolare i passeggeri ad utilizzare i servizi interessati. Come già indicato al punto 367, questa interpretazione è stata esplicitamente confermata dall'Italia.

(370) Inoltre, sarebbe inconcepibile che i servizi di marketing in questione, che devono essere svolti necessariamente dalle compagnie aeree, fossero forniti da vettori aerei diversi da quelli che gestiscono i servizi di trasporto aereo nuovi o ampliati, ai quali dovrebbero essere collegati i servizi di marketing. Una compagnia aerea è molto poco incentivata a promuovere i servizi di un concorrente, anche a fronte di una remunerazione.

(371) La promozione delle proprie destinazioni rientra nelle normali attività di una compagnia aerea. Le destinazioni e le regioni verso le quali volano sono una delle caratteristiche dei servizi di trasporto offerti normalmente pubblicizzate dalle compagnie aeree, insieme a una serie di altri aspetti (tariffe, comfort a bordo, servizi a bordo, affidabilità, flessibilità delle prenotazioni, programmi *frequent flyer* ecc.).

(372) Alla luce di quanto precede, si può concludere che i pagamenti erogati dalla Regione alle compagnie aeree nel contesto dell'attività 2 sovvenzionano i costi di marketing che i vettori di norma dovrebbero sostenere nell'ambito delle proprie attività di trasporto aereo. Inoltre, nella misura in cui sono collegati al lancio di nuove rotte o all'aumento dell'operatività su rotte esistenti, tali pagamenti fungono da incentivo finanziario ad aumentare il traffico aereo verso la Sardegna. In questo senso, sono simili ai pagamenti effettuati nel contesto dell'attività 1, con la differenza che si riferiscono a un particolare aspetto dei servizi di trasporto delle compagnie aeree, vale a dire la promozione dei servizi stessi.

(373) Come sottolineato dall'Italia nei documenti di notifica ([107]), ai sensi del regime le iniziative di marketing finanziate dalla Regione nel contesto dell'attività 2 devono rientrare negli stessi programmi di attività ai quali si fa riferimento nel contesto dell'attività 1 ([108]). Questo stabilisce un chiaro collegamento tra il lancio e l'ampliamento delle rotte (l'obiettivo dell'attività 1) e gli accordi di marketing da concludere nel contesto dell'attività 2. Quanto precede corrobora la conclusione che i pagamenti effettuati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale nel contesto delle attività 1 e 2 sono di natura similare: si tratta essenzialmente di incentivi finanziari che sovvenzionano una parte dei costi delle compagnie aeree in cambio dell'ampliamento dei servizi di trasporto aereo operati dalle stesse compagnie aeree da/verso la Sardegna.

(374) Inoltre, ai sensi del regime si opera una chiara distinzione tra i servizi di marketing forniti nel contesto dell'attività 2, vale a dire dalle compagnie aeree, e i servizi di marketing forniti nel contesto dell'attività 3, vale a dire da altri tipi di imprese, a sostegno della conclusione che i servizi svolti nel contesto dell'attività 2 hanno uno scopo diverso, distinto dall'attività 3, necessariamente collegato al fatto che i soggetti che li forniscono operano nei servizi di trasporto aereo. Per logica, difficilmente possono avere uno scopo diverso da quello di aumentare il traffico aereo da/verso la Sardegna da parte delle compagnie aeree interessate.

(375) L'analisi effettuata dalla Commissione degli accordi conclusi tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree nell'ambito del regime illustra quanto precede. A titolo di esempio, gli accordi con easyJet collegano direttamente i servizi aeroportuali ai servizi di marketing. Il punto 3 dell'accordo con la società di gestione dell'aeroporto di Olbia afferma che il vettore intende aumentare i voli operati da/verso Olbia e che, a tale scopo, ha messo a punto un programma di marketing e pubblicità per promuovere le destinazioni e sviluppare i flussi di traffico in transito, soprattutto verso i mercati internazionali.

(376) Da un esame dei vari accordi di marketing conclusi tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree nel contesto del regime emerge che i servizi di marketing sono direttamente collegati ai voli operati dalle compagnie aeree. Di conseguenza, i servizi di marketing si rivolgono direttamente ai viaggiatori che potrebbero essere potenziali utenti dei servizi di trasporto offerti dalle compagnie aeree alle quali si fa riferimento negli accordi di marketing.

([107]) Documento «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, Misure per lo sviluppo del trasporto aereo, Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notificato dall'Italia il 30 novembre 2011.

([108]) «*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *"Piani di attività", di adeguate strategie di marketing e pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*» (grassetto aggiunto), pag. 7.

(377) In conclusione, i pagamenti erogati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale nel contesto delle attività 1 e 2 si devono considerare come sovvenzioni alle compagnie aeree per operare un maggior numero di voli da e verso la Sardegna.

(378) Resta da analizzare se i pagamenti erogati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale per aumentare i servizi di trasporto aereo verso la Sardegna costituiscano una compensazione per un obbligo di servizio pubblico ai sensi dei criteri Altmark e se siano conformi al MEOP.

(379) Secondo il primo criterio della sentenza Altmark, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro. Come indicato al punto 70 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, *«per quanto riguarda i servizi di trasporto aereo, gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto in conformità al regolamento (CE) n. 1008/2008. In particolare, tali obblighi possono essere imposti solo per una rotta specifica o un gruppo di rotte, e non per qualsiasi rotta generica proveniente da un determinato aeroporto, città o regione. Inoltre gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti per una rotta solo per soddisfare esigenze di trasporto che non possono essere soddisfatte in modo adeguato da una rotta aerea già esistente o da altri mezzi di trasporto»* (note a piè di pagina omesse). In effetti, quello del trasporto aereo è un settore nel quale il legislatore dell'Unione ha deciso di limitare l'ampio margine di discrezionalità di cui normalmente godono gli Stati membri nel qualificare determinate attività come SIEG, imponendo le condizioni definite nel regolamento (CE) n. 1008/2008. Tuttavia, le rotte oggetto di obblighi di servizio pubblico a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, esistenti in Sardegna ([109]), sono espressamente escluse dall'ambito di applicazione della legge 10/2010, chiaramente studiata come sistema parallelo a quello degli obblighi di servizio pubblico a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008. Quindi, i finanziamenti forniti alle compagnie aeree dalle società di gestione aeroportuale in virtù della legge 10/2010 non si possono considerare compensazioni per la prestazione di effettivi servizi di interesse economico generale. Di conseguenza, una delle quattro condizioni cumulative della sentenza Altmark, nello specifico la prima, non è soddisfatta.

(380) Quanto all'applicazione del principio dell'operatore in un'economia di mercato (MEOP), prima di tutto si dovrebbe rilevare che l'Italia non si è basata su tale principio ([110]). Non vi sono neppure indicazioni del fatto che la Regione abbia agito come un operatore in un'economia di mercato nell'istituire il regime; anzi, è chiaro che ha cercato di realizzare obiettivi di interesse pubblico, in particolare il rafforzamento dell'economia regionale attirando maggiori flussi turistici, piuttosto che generare utili in qualità di proprietario degli aeroporti.

(381) In secondo luogo, la Regione eroga finanziamenti alle compagnie aeree tramite varie società di gestione aeroportuale nel quadro di un regime regionale applicabile a numerosi aeroporti. Non si può considerare come una società di gestione aeroportuale, tanto più che la Regione controlla solo uno dei gestori aeroportuali interessati. Quindi, l'«analisi di aumento di redditività ex ante» presentata ai punti da 61 a 66 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non si può applicare in questo caso. Secondo tale metodo, al fine di valutare se una società di gestione aeroportuale nel concludere accordi con una compagnia aerea si sia comportata come avrebbe fatto in circostanze analoghe un operatore in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività, occorre verificare se gli accordi in questione, una volta conclusi, potrebbero contribuire in misura apprezzabile alla redditività dell'aeroporto e rientrino in una strategia generale finalizzata alla redditività nel lungo termine. Tuttavia, il criterio non è applicabile nel caso di specie perché le misure in esame sono un regime istituito da un'autorità pubblica, per motivi di interesse pubblico, che riguarda diversi aeroporti e non un singolo accordo tra un aeroporto e una compagnia aerea.

(382) Nel concedere i finanziamenti in questione alle compagnie aeree nel contesto delle attività 1 e 2, la Regione non poteva attendersi il rendimento che un operatore in un'economia di mercato orientato al profitto avrebbe preso in considerazione in circostanze analoghe. L'effetto atteso del finanziamento era un aumento del numero di passeggeri dei voli aerei verso la Sardegna, che in quanto tale non genera dividendi, plusvalenze né qualsiasi altra forma di profitto per la Regione. L'Italia non ha individuato elementi di redditività attesi a favore della Regione in conseguenza del finanziamento in questione. Il principale effetto dell'aumento del traffico aereo è quello di stimolare lo sviluppo economico della regione, in particolare al livello di determinati settori quali turismo, commercio al dettaglio, ristoranti ecc., con effetti positivi sullo sviluppo economico regionale e sull'occupazione. Tuttavia, secondo la giurisprudenza costante ([111]), simili «benefici di interesse generale» non sarebbero presi in considerazione da un operatore in un'economia di mercato orientato al profitto e pertanto devono essere ignorati nell'applicare il MEOP.

([109]) A partire dal 2000 sono stati imposti obblighi di servizio pubblico su rotte nazionali di collegamento fra scali aeroportuali della Sardegna e aeroporti dell'Italia continentale ai sensi della normativa UE sul trasporto aereo.
([110]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punto 82.
([111]) Cfr. sentenza Commissione/EDF, ECLI:EU:C:2012:318, punto 79.

(383) Per gli stessi motivi, un'analisi comparativa, come descritta ai punti da 54 a 60 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, non è pertinente nel caso di specie.

(384) In ogni caso, l'Italia non ha presentato un piano industriale, un'analisi di redditività ex ante o documenti interni da cui risulti chiaramente che un'analisi condotta prima della concessione del finanziamento pubblico ha evidenziato che la Regione avrebbe potuto aspettarsi risultati finanziari come quelli che avrebbe preso in considerazione un operatore in un'economia di mercato orientato al profitto in conseguenza dei finanziamenti in questione. Neanche la Regione ha effettuato un'analisi comparativa, come definita ai punti da 54 a 60 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. In particolare, l'Italia non ha presentato un raffronto dei diritti aeroportuali, al netto di eventuali vantaggi forniti alle compagnie aeree (come il sostegno al marketing, sconti, o qualsiasi altro incentivo), su un numero sufficiente di aeroporti di comparazione idonei, i cui gestori si comportano come operatori in un'economia di mercato.

(385) Questo conferma che la Regione non si è comportata come un operatore in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività nei confronti delle compagnie aeree.

(386) Inoltre, nonostante quanto disposto dalla legge 10/2010, non sono state indette gare d'appalto nell'intento di selezionare le compagnie aeree e finanziare i programmi di attività. Poiché le società di gestione aeroportuale hanno pubblicato avvisi sui rispettivi siti Internet e hanno scelto l'offerta migliore, il sostegno finanziario fornito alle compagnie aeree non ha fatto seguito a una procedura di gara aperta e trasparente. Inoltre, come già spiegato, il regime è concepito in primo luogo per erogare fondi pubblici alle compagnie aeree e tale finanziamento non corrisponde a una compensazione per effettivi obblighi di servizio pubblico, né a una remunerazione per prodotti o servizi che soddisfano effettive necessità della Regione. Di conseguenza, anche se per la selezione delle compagnie aeree si fossero seguite adeguate procedure di gara, non si sarebbe potuta escludere l'esistenza di un vantaggio.

(387) In queste circostanze, non esiste neanche la possibilità di valutare il rapporto finanziario individuale tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree risultante dall'applicazione del regime secondo le modalità previste ai punti da 53 a 66 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Tali punti forniscono indicazioni per determinare se i prezzi praticati da un aeroporto che dispone di risorse pubbliche sono conformi al MEOP. Nella fattispecie, tuttavia, è chiaro che le società di gestione aeroportuale non agivano come operatori in un'economia di mercato nel concludere i vari contratti con le compagnie aeree. Al contrario, davano attuazione a un regime di aiuti studiato dalla Regione per promuovere il trasporto aereo nell'interesse generale del territorio.

(388) In considerazione di quanto precede, la Commissione conclude che i fondi forniti dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale per il finanziamento delle attività 1 e 2 nel quadro del regime hanno conferito un vantaggio economico alle compagnie aeree interessate.

7.2.1.4. ***Selettività***

(389) Nella fattispecie, il finanziamento erogato dalla Regione non si può considerare un regime di applicazione generale. La Commissione ritiene invero che la definizione e l'attuazione del regime fossero a esclusivo vantaggio di talune imprese o settori di attività, segnatamente le compagnie aeree finanziate dalla Regione tramite le società di gestione aeroportuale in virtù del regime in esame ([112]). Le compagnie aeree che, pur servendo la Sardegna, non hanno concluso questi accordi non hanno beneficiato dello stesso sostegno finanziario erogato dalla Regione, o comunque non alle condizioni previste dalla legge 10/2010. Poiché i beneficiari del vantaggio economico in questione sono limitati ad alcune imprese specifiche di un settore specifico (trasporto aereo), le misure sono selettive.

7.2.1.5. ***Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi***

(390) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto. Conformemente alla giurisprudenza consolidata, per stabilire che una misura falsa la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

(391) La compensazione pagata alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale è un vantaggio economico per le compagnie aeree in questione, in grado di rafforzare la loro posizione sul mercato. Il settore del trasporto aereo è caratterizzato da un'intensa concorrenza fra gli operatori dei diversi Stati membri, in particolare

([112]) Cfr. in proposito la sentenza del 30 giugno 2016, Belgio/Commissione, C-270/15, ECLI:EU:C:2016:489, in particolare il punto 50.

dopo l'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo («terzo pacchetto») il 1º gennaio 1993. Ne consegue che le misure incidono sugli scambi tra Stati membri e falsano, o minacciano di falsare, la concorrenza nel settore del trasporto aereo.

(392) Di conseguenza, la compensazione finanziaria erogata alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale per il finanziamento delle attività 1 e 2 (legge 10/2010) nel periodo 2010-2013 falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra gli Stati membri.

7.2.1.6. ***Conclusione***

(393) La Commissione conclude che i fondi erogati dalla Regione alle compagnie aeree tramite le società di gestione aeroportuale per il finanziamento delle attività 1 e 2 costituiscono un aiuto di Stato a favore delle compagnie aeree ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.2.2. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO A FAVORE DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE

(394) Questa sottosezione è intesa a valutare se i finanziamenti erogati dalla Regione alle società di gestione aeroportuale in virtù della legge 10/2010 configurino un aiuto di Stato a favore di tali aeroporti. La Commissione valuta per prima cosa se il criterio relativo alla presenza di un vantaggio economico sia soddisfatto.

(395) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio s'intende qualsiasi vantaggio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni di mercato normali, vale a dire in assenza di un intervento dello Stato. Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa. Ogniqualvolta la situazione finanziaria dell'impresa migliora in seguito all'intervento di Stato, si configura un vantaggio.

(396) Come spiegato nella sezione 7.2.1, in virtù della legge 10/2010 le società di gestione aeroportuale hanno trasferito integralmente i fondi ricevuti dalla Regione per finanziare gli incentivi finanziari per l'ampliamento dei servizi di trasporto aereo e gli accordi di marketing, cofinanziati mediante risorse proprie. Le società di gestione aeroportuale hanno quindi svolto un ruolo di intermediari e non hanno trattenuto i fondi ricevuti dalla Regione. Di conseguenza, non si possono considerare come i diretti beneficiari del regime di aiuti.

(397) Tuttavia, poiché gli incentivi finanziari e i pagamenti per i servizi di marketing alle compagnie aeree hanno avuto l'effetto di incrementare il traffico aereo, secondo gli intenti, occorre valutare se tale aumento del traffico aereo conferisca un vantaggio indiretto agli aeroporti interessati.

(398) Nella sua recente comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato ([113]), la Commissione ha precisato che […] *«vantaggi indiretti dovrebbero essere distinti dai semplici effetti economici secondari inerenti a quasi tutte le misure di aiuto di Stato (ad esempio, l'aumento della produzione). A tale scopo, gli effetti prevedibili della misura devono essere valutati in una prospettiva* ex ante. *Si verifica un vantaggio indiretto se la misura è concepita in modo da trasferire i suoi effetti secondari a imprese o gruppi di imprese identificabili. Ciò avviene, per esempio, se l'aiuto diretto è, di fatto o di diritto, subordinato all'acquisto di beni o servizi prodotti esclusivamente da talune imprese (ad esempio, solo quelle stabilite in determinate zone)».*

(399) La comunicazione prosegue con una nota ([114]) riferita allo stesso punto: *«Invece, si riscontra un semplice effetto economico secondario sotto forma di aumento della produzione (che non costituisce un aiuto indiretto) qualora un'impresa (ad esempio, un intermediario finanziario) si limita a trasferire integralmente l'aiuto al beneficiario.»*

(400) Le attività oggetto della valutazione nella fattispecie non sono state studiate per trasferire i loro effetti secondari agli aeroporti sardi. Piuttosto, le attività sono state studiate per favorire un gruppo consistente di imprese nella regione, in particolare quelle che offrono servizi ai turisti.

([113]) Punto 116 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, pubblicata il 19 maggio 2016, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_it.pdf

([114]) Nota 181.

(401) Come già stabilito, lo scopo del regime consiste nell'erogare fondi pubblici a numerose compagnie aeree e altri prestatori di servizi nell'intento di attivare nuove rotte (o aumentare le frequenze) e pubblicizzare la Sardegna come destinazione turistica accessibile in aereo. Il meccanismo istituito dalla Regione con la legge 10/2010 (come descritto nella sezione 2.7.2.) prevede che la Regione trasferisca fondi pubblici alle società di gestione aeroportuale, che a loro volta dovrebbero trasferirli alle compagnie aeree conformemente alle indicazioni dettagliate dei programmi di attività approvati dalla Regione. Come descritto nella sezione 2.7.3, anche la procedura di controllo istituita (che determina il pagamento della tranche finale alle società di gestione aeroportuale) garantisce il rispetto di tali obblighi.

(402) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto è veicolato tramite le società di gestione aeroportuale, che lo trasferiscono integralmente alle compagnie aeree, unici beneficiari effettivi del regime. Le società di gestione aeroportuale dovrebbero essere considerate di diritto (in virtù delle disposizioni della legge 10/2010) e di fatto (in virtù degli effettivi flussi finanziari analizzati dalla Commissione) come gli strumenti utilizzati per trasferire finanziamenti pubblici alle compagnie aeree.

(403) La Commissione rileva che le società di gestione aeroportuale possono beneficiare dell'aumento del traffico aereo generato dall'aiuto erogato alle compagnie aeree a norma del regime. Questi effetti, tuttavia, sono simili agli effetti positivi sugli operatori economici di altri settori i cui introiti sono collegati al numero di passeggeri trasportati dalle compagnie aeree, in particolare il turismo (autonoleggio, alberghi, ristoranti, servizi di *catering*, stazioni di rifornimento, commercio al dettaglio ecc.). Questi settori sono fortemente dipendenti dal numero di passeggeri in arrivo/partenza dagli aeroporti sardi. La Commissione ritiene pertanto che il regime non sia stato studiato in modo tale da trasferire i suoi effetti secondari alle società di gestione aeroportuale, ma piuttosto per fornire vantaggi ai molti settori connessi al turismo presenti in Sardegna.

(404) Inoltre, l'effetto delle misure sugli aeroporti è insito nella natura e nell'obiettivo del regime, ossia promuovere il traffico aereo verso la Sardegna fornendo incentivi adeguati alle compagnie aeree. Il fatto che le compagnie aeree acquistino servizi aeroportuali dalle società di gestione dei tre aeroporti sardi interessati è una caratteristica intrinseca del regime e inscindibile dallo stesso, dato che il regime consiste nel fornire alle compagnie aree incentivi finanziari per aumentare il traffico aereo. Non si tratta quindi di una condizione supplementare e indipendente concernente l'acquisizione di beni o servizi che la Regione ha aggiunto alla struttura del regime al fine di produrre un effetto diverso dal principale effetto atteso, vale a dire l'aumento del traffico aereo verso la Sardegna.

(405) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le attività 1, 2 e 3 non conferiscono un vantaggio indiretto alle società di gestione aeroportuale. Poiché una delle condizioni cumulative per la presenza di un aiuto di Stato non è soddisfatta, la Commissione conclude altresì che le attività 1 e 2 non configurano un aiuto di Stato.

(406) Per le ragioni sin qui esposte, si conclude che le società di gestione aeroportuale interessate non hanno ricevuto aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.3. *LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO ALLE COMPAGNIE AEREE*

(407) Le misure sono state notificate alla Commissione il 30 novembre 2011. Tuttavia, l'Italia ha attuato il regime senza che la Commissione l'avesse approvato. Il finanziamento ai sensi della legge 10/2010 è stato fornito dalla Regione alle società di gestione aeroportuale e da queste ultime alle compagnie aeree per tutto il periodo 2010-2013 ([115]).

(408) Inoltre, il regime in questione non è coperto da un regolamento di esenzione per categoria. In particolare, la decisione SIEG non è applicabile, in quanto il finanziamento delle compagnie aeree ai sensi del regime non si può considerare una compensazione per un effettivo SIEG affidato ai vettori aerei ([116]).

(409) Quindi, poiché l'Italia non ha rispettato i suoi obblighi ai sensi dell'articolo 108 del trattato, il finanziamento delle compagnie aeree in virtù del regime è considerato illegale a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

([115]) Cfr. la tabella 6 alla sezione 2.8.1.
([116]) Cfr. punto 379.

7.4. *COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO ALLE COMPAGNIE AEREE*

(410) L'onere della prova per quanto concerne la compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, in deroga all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, spetta principalmente allo Stato membro interessato. L'Italia fa presente ([117]) che la legge 10/2010 non è stata concepita come un regime a sostegno dell'attivazione di nuove rotte e che il regime non soddisfa tutti i criteri di compatibilità per l'aiuto all'avviamento definiti al punto 79 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. L'Italia suggerisce comunque che nel caso di specie la Commissione dovrebbe applicare il punto 81 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, che afferma: «*la Commissione potrà esaminare caso per caso un aiuto o un regime di aiuti che non rispetti integralmente i criteri sopra enunciati [quelli del punto 79], ma che dia esito ad una situazione analoga* ([118]).»

7.4.1. QUADRO GIURIDICO APPLICABILE

(411) Poiché le attività non si possono considerare una compensazione a favore delle compagnie aeree per un effettivo SIEG, nella fattispecie non si può applicare la disciplina SIEG in base all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.

(412) Per quanto riguarda gli aiuti all'avviamento, negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 si afferma che «per quanto riguarda gli aiuti all'avviamento a compagnie aeree, la Commissione applica i principi di cui ai presenti orientamenti a tutte le misure di aiuto all'avviamento notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se le misure sono state notificate prima di tale data. In conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, la Commissione applicherà agli aiuti all'avviamento alle compagnie aeree illegalmente concessi le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso. Di conseguenza, essa non applicherà i principi di cui ai presenti orientamenti nel caso di aiuti all'avviamento illegalmente concessi alle compagnie aeree prima del 4 aprile 2014» ([119]).

(413) Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 a loro volta stabiliscono che «la Commissione esaminerà la compatibilità […] di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato [ora articolo 108, paragrafo 3, del trattato], in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*» ([120]).

(414) Il finanziamento regionale è stato concesso tra il 2010 e il 2013, prima della pubblicazione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. La Commissione applicherà pertanto gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 per la valutazione della compensazione finanziaria fornita dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2 (legge 10/2010) nel periodo 2010-2013.

7.4.2. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELLA COMPENSAZIONE FINANZIARIA FORNITA DALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE ALLE COMPAGNIE AEREE PER IL FINANZIAMENTO DELLE ATTIVITÀ 1 E 2 (LEGGE 10/2010) NEL PERIODO 2010-2013

(415) Considerando che le condizioni di compatibilità per l'aiuto all'avviamento contenute nel punto 79 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 sono cumulative, per constatare che l'aiuto alle compagnie aeree non è compatibile occorre solo dimostrare che una delle condizioni non è soddisfatta. Ciononostante, per valutare la compatibilità delle misure di aiuto in questione la Commissione intende prendere in esame diversi criteri indicati negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

(416) Il punto 79, lettera d), degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 prevede la redditività a lungo termine e l'intensità decrescente nel tempo della misura in esame: «La linea sovvenzionata deve risultare redditizia a termine, ossia coprire perlomeno le spese senza finanziamenti pubblici. Questo è il motivo per cui gli aiuti di avviamento devono essere decrescenti e limitati nel tempo.» Le attività di cui alla legge 10/2010 non sono mai state definite come mirate alla redditività a lungo termine delle rotte in questione e nulla di quanto contenuto nel sistema istituito dalla legge 10/2010 garantisce che l'importo dell'aiuto sia decrescente nel periodo 2010-2013 ([121]). Non esistono indicazioni del fatto che le rotte interessate sarebbero redditizie per le compagnie aeree senza il finanziamento pubblico.

([117]) Comunicazione della Regione Sardegna del 18 maggio 2015, punto 10, pag. 12.
([118]) Comunicazione dell'Italia del 18 maggio 2015 (riferimento 4812), in risposta alla richiesta della Commissione, pagg. 12-13.
([119]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 174.
([120]) Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, punto 85.
([121]) Cfr. tabella 5 al punto 69.

(417) Il punto 79, lettera e), degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, aggiunge il criterio della compensazione dei costi supplementari di avviamento: «l'importo dell'aiuto deve essere strettamente legato ai costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera». Il finanziamento regionale non è correlato a specifici costi di avviamento e nulla di quanto contenuto nel sistema istituito dalla legge 10/2010 garantisce che l'importo dell'aiuto sia limitato a tali costi. L'Italia non ha mai addotto prove a dimostrazione del fatto che il finanziamento fornito dalla Regione con riferimento alle attività 1 e 2 fosse calcolato sulla base dei costi di avviamento delle compagnie aeree o limitato a tali costi. La Regione, finanziando le società di gestione aeroportuale, intendeva potenziare il traffico aereo grazie all'attivazione di nuove rotte, all'aumento delle frequenze sulle rotte esistenti e alla loro destagionalizzazione, oltre a promuovere lo sviluppo regionale e il turismo con iniziative di marketing intraprese dalle compagnie aeree. Quindi, la Regione non ha mai avuto l'intenzione di fornire una compensazione alle compagnie aeree per i costi supplementari di avviamento. Di conseguenza, questo criterio non è soddisfatto.

(418) Inoltre, il punto 79, lettera f), degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 indica le condizioni relative a intensità e durata: «L'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili.» L'Italia non ha mai menzionato il concetto di «spese ammissibili», come indicato negli orientamenti, né eventuali soglie per tali spese. Le società di gestione aeroportuale hanno presentato alla Regione i rispettivi programmi di attività con un'indicazione dell'importo complessivo dei costi sostenuti per l'attuazione delle misure. Successivamente, la Regione ha deciso l'importo da concedere ogni anno a ciascuna società di gestione aeroportuale; tale importo tuttavia non si è mai limitato al 50 % delle spese sostenute in un anno. Non esistono prove del fatto che la spesa regionale per le attività 1 e 2 sia ammontata al doppio dell'importo dell'aiuto. Di conseguenza, questo criterio non è soddisfatto.

(419) Il punto 79, lettera h), degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, aggiunge il criterio dell'attribuzione non discriminatoria: «L'ente pubblico che intenda erogare ad una compagnia, sia attraverso un aeroporto che senza il suo tramite, aiuti all'avviamento di una nuova rotta è tenuto a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi. In tale comunicazione occorre precisare in particolare la rotta e i criteri obiettivi in termini di importo e durata degli aiuti. Occorre quindi rispettare le pertinenti regole sostanziali e procedurali applicabili in materia di appalti pubblici e concessioni di servizio.» Né la Regione, né le società di gestione aeroportuale hanno organizzato gare d'appalto adeguate, conformi alle norme in materia di appalti pubblici, per selezionare le compagnie aeree incaricate dell'attuazione delle attività 1 e 2. Nel documento di notifica trasmesso dall'Italia si legge che la Regione dovrebbe approvare le procedure di gara organizzate dalle società di gestione aeroportuale per selezionare le compagnie aeree interessate. La Commissione non è stata informata in merito a gare organizzate da società di gestione aeroportuale e secondo le autorità italiane le compagnie aeree sono state selezionate sulla base delle offerte commerciali più interessanti presentate alle società di gestione aeroportuale a seguito della pubblicazione di avvisi sui loro siti Internet. Di conseguenza, questo criterio non è soddisfatto.

(420) La Commissione ritiene pertanto che il punto 81 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 non si possa applicare nel caso di specie, poiché molti dei criteri di cui al punto 79 non sono soddisfatti. La conformità a tali criteri è essenziale affinché l'aiuto all'avviamento si possa considerare compatibile. Poiché i criteri di compatibilità di cui al punto 79 non sono soddisfatti, l'aiuto è incompatibile con il mercato interno.

7.4.3. CONCLUSIONE

(421) La compensazione finanziaria erogata dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree per il finanziamento delle attività 1 e 2 ai sensi della legge 10/2010 nel periodo 2010-2013 non si può considerare compatibile con il mercato interno, in quanto i criteri di compatibilità di cui al punto 79 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 non sono soddisfatti. L'aiuto di Stato concesso dalla Regione alle compagnie aeree configura pertanto un aiuto di Stato illegale e incompatibile con il mercato interno.

8. **RECUPERO**

(422) Ai sensi del trattato e della giurisprudenza costante della Corte di giustizia, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto con il mercato interno, è competente a decidere che lo Stato membro interessato deve sopprimere o modificare tale aiuto ([122]). La Corte ha inoltre stabilito in più occasioni che l'obbligo di uno Stato membro di sopprimere un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è inteso a ripristinare lo status quo ante ([123]).

([122]) Cfr. sentenza del 12 luglio 1973, Commissione/Germania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.
([123]) Cfr. sentenza del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, C-278/92, C-279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 75.

(423) A tale proposito, la Corte ha stabilito che questo obiettivo è raggiunto una volta che il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, rinunciando quindi al vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ([124]).

(424) In linea con la 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 […]».

(425) Quindi, poiché le misure in questione sono state attuate in violazione dell'articolo 108 del trattato e si devono considerare un aiuto illegale e incompatibile, tale aiuto deve essere recuperato al fine di ripristinare la situazione che esisteva sul mercato prima che fosse concesso. Il recupero dovrebbe applicarsi al periodo che ha inizio dalla data in cui il beneficiario ha ricevuto il vantaggio, vale a dire la data in cui l'aiuto è stato messo a sua disposizione, e le somme da recuperare dovrebbero comprendere gli interessi calcolati fino alla data dell'effettivo recupero.

(426) Per quanto riguarda gli importi da recuperare, la Commissione considera gli importi effettivamente pagati dalla Regione e trasferiti alle compagnie aeree da GEASAR e SOGAER nel periodo 2010-2013 per l'attuazione delle misure 1 e 2. Come illustrato nella tabella 6 al punto 89, le società di gestione aeroportuale in pratica hanno erogato importi superiori alle sovvenzioni fornite dalla Regione e sono state sottocompensate, poiché devono pagare gli interessi sulle anticipazioni finanziarie ricevute ([125]), mentre i contributi regionali per il 2014 non sono ancora stati erogati alle società di gestione aeroportuale di Cagliari e Olbia. La tabella 14 riassume queste conclusioni.

Tabella 14

Differenza tra gli importi effettivamente pagati alle compagnie aeree per le misure 1 e 2 e il finanziamento erogato dalla Regione e trasferito da GEASAR e SOGAER

(in EUR)

	Contributo stabilito dalla Regione (A)	Importo netto effettivamente erogato dalla Regione ai gestori aeroportuali (B)	Importo totale pagato dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree per le misure 1 e 2 (C)	Differenza (B) — (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
TOTALE	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) La tabella 15 mostra nel dettaglio i pagamenti annuali erogati da GEASAR e SOGAER alle compagnie aeree nel quadriennio 2010-2013. L'Italia ha fornito alla Commissione la data di ciascun pagamento.

([124]) Cfr. sentenza del 17 giugno 1999, Belgio/Commissione, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.
([125]) Cfr. sezione 2.7.4.

Tabella 15

Pagamenti erogati dai gestori aeroportuali di Olbia e Cagliari alle compagnie aeree

(in EUR)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
CAGLIARI	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	6.3.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	12.4.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	2.5.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	7.6.2012	[…]	13.8.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	17.7.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	2.8.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	14.9.2012	[…]	18.10.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	2.10.2012	[…]	11.11.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	3.11.2011	[…]	6.11.2012	[…]	9.12.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	6.12.2011	[…]	5.12.2012	[…]	15.1.2014	
	[…]	11.8.2010	[…]	4.1.2012	[…]	7.1.2013	[…]	13.8.2013	
	[…]	11.8.2010	[…]	31.1.2012	[…]	5.2.2013	[…]	14.5.2013	
	[…]	7.10.2010	[…]	22.7.2011	[…]	17.7.2012	[…]	14.5.2013	
	[…]	10.2.2011	[…]	17.7.2012	[…]	24.6.2013	[…]	2.7.2013	
	[…]	10.2.2011	[…]	12.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	13.8.2013	
	[…]	10.2.2011	[…]	26.7.2011	[…]	12.3.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	10.2.2011	[…]	26.7.2011	[…]	17.4.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	12.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	8.5.2012	[…]	18.10.2013	
	[…]	12.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	10.7.2012	[…]	11.11.2013	
	[…]	26.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	6.9.2012	[…]	9.12.2013	
	[…]	26.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	6.9.2012	[…]	15.1.2014	

(in EUR)

RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013	TOTALE
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
	[…]	26.7.2011	[…]	4.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.8.2013	
	[…]	26.7.2011	[…]	14.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.2.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	13.12.2011	[…]	14.11.2012	[…]	13.3.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	14.11.2012	[…]	3.9.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	21.12.2012	[…]	13.2.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	8.2.2013	[…]	13.3.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	10.7.2012	[…]	3.9.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	14.4.2014	
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.2011	[…]	10.7.2012					
	[…]	11.7.2011	[…]	11.7.2011					
	[…]	2.4.2010							
	[…]	2.4.2010							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	30.8.2010							
	[…]	30.8.2010							
	[…]	30.8.2010							

(in EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
	[…]	5.10.2010							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	22.7.2011							
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8-20 milioni di EUR]

(in EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013	[…]	13.9.2013	
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[…]	30.5.2011							
	[…]	30.5.2011							
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-10 milioni di EUR]
CAGLIARI	[…]	29.10.2010	[…]	6.10.2011	[…]	16.11.2012	[…]	24.9.2013	
	[…]	29.10.2010	[…]	6.4.2012	[…]	16.10.2013			
	[…]	17.8.2011	[…]	17.8.2012	[…]	24.9.2013			
	[…]	6.10.2011							
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-10 milioni di EUR]

(in EUR)

AIR BERLIN								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
CAGLIARI							[…]	7.4.2014	
							[…]	13.5.2014	
							[…]	6.6.2014	
Totale							[…]		[0-1 milione di EUR]
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013	
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014	
						4.12.2013			
	[…]	1.7.2011 e 12.7.2011							
	[…]	12.7.2011 e 4.11.2011							
	[…]	4.11.2011 e 4.1.2012							
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 milioni di EUR]

(in EUR)

MERIDIANA								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014	
	[…]	1.4.2015							
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-7 milioni di EUR]

(in EUR)

AIR ITALY					
	2010		2011		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	17.5.2011 e 23.5.2011 e 2.8.2011	[…]	23.5.2011	
TOTALE	[…]	[…]	[…]		[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

VUELING		
	2013	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO
OLBIA	[…]	5.2.2014
CAGLIARI	[…]	17.3.2014
TOTALE	[0-1 milione di EUR]	

(in EUR)

VOLOTEA					
	2012		2013		**TOTALE**
OLBIA	[…]	29.10.2012	[…]	15.7.2013	
		16.1.2013		30.9.2013	
		30.9.2013		29.1.2014	
				30.1.2014	[…]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[…]
TOTALE	[…]	[…]	[…]		[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013 7.8.2014	
TOTALE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

AIR BALTIC		
	2013	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO
OLBIA	[…]	15.10.2013 6.12.2013 3.2.2014
TOTALE	[0-1 milione di EUR]	

(in EUR)

NORWEGIAN								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…] […]	19.4.2011 19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014	
TOTALE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

NIKI		
	2012	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO
OLBIA	[…]	25.9.2012
TOTALE	[0-1 milione di EUR]	

(in EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO
CAGLIARI	[…]	22.8.2013
TOTALE	[0-1 milione di EUR]	

(in EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO
CAGLIARI	[…]	18.4.2013
TOTALE	[0-1 milione di EUR]	

(428) L'importo complessivo erogato dalla Regione alle due società di gestione aeroportuale è stato utilizzato per finanziare le tre misure 1, 2 e 3. La Commissione non ha ricevuto dall'Italia informazioni concernenti l'esatta ripartizione dei fondi regionali per tipo di misura e per vettore aereo. La Commissione propone pertanto una ripartizione per tipo di misura e per vettore aereo basata sulle percentuali dedotte dagli importi indicati nella tabella 16. Come illustrato nella tabella 7 al punto 91 e ribadito nella tabella 16, la distribuzione tra le misure 1 e 2 (pagamenti alle compagnie aeree) e la misura 3 (pagamenti a fornitori terzi di servizi) è indicata come percentuale del totale.

Tabella 16

Flussi finanziari da GEASAR e SOGAER alle compagnie aeree e a fornitori terzi di servizi per il finanziamento delle misure 1, 2 e 3

SOGAER — CAGLIARI

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	**Finanziamento delle attività**		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Finanziamento delle attività		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2013	[…]	[…]	4 946 576
Totale	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR — OLBIA

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Finanziamento delle attività		
	Attività 1 e 2	**Attività 3**	**Totale (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Totale	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(429) Per ciascuna società di gestione aeroportuale, la Commissione applica all'importo netto effettivamente erogato dalla Regione le percentuali corrispondenti alla quota delle misure 1 e 2 nel finanziamento complessivo fornito dalle stesse società di gestione aeroportuale. Il risultato ottenuto dovrebbe corrispondere indicativamente all'importo effettivo del finanziamento pubblico fornito dalla Regione e speso per le misure 1 e 2 (cfr. tabella 17).

Tabella 17

Importo indicativo erogato dalla Regione e speso per le misure 1 e 2

(in EUR)

	Contributo stabilito dalla Regione (A)	Importo netto effettivamente erogato dalla Regione ai gestori aeroportuali (B)	Importo netto effettivamente erogato dalla Regione ai gestori aeroportuali e speso per le misure 1 e 2
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757 […]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496 […]
TOTALE	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) Nelle tabelle che seguono sono indicate la ripartizione annua per aeroporto e la quota del finanziamento alle compagnie aeree per lo svolgimento delle attività 1 e 2 erogato dalla Regione:

Tabella 18

Ripartizione annua per gestore aeroportuale del finanziamento delle attività 1 e 2

SOGAER — CAGLIARI

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	Finanziamento delle attività 1 e 2	Quota del finanziamento delle attività erogata dalla Regione (%)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	Finanziamento delle attività 1 e 2	Quota del finanziamento delle attività erogata dalla Regione (%)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Totale	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR — OLBIA

(in EUR)

Periodo di riferimento dell'attività	Importo netto effettivamente ricevuto dal gestore aeroportuale (D)	Finanziamento delle attività 1 e 2	Quota del finanziamento delle attività erogata dalla Regione (%)
2010	3 360 349	[…]	88,48
2011	2 577 381	[…]	96,44
2012	2 683 765	[…]	98,74
2013	0	[…]	0,00
Totale	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) Per ottenere l'importo da recuperare per aeroporto e per compagnia aerea, la Commissione applicherà queste percentuali ai finanziamenti forniti da ciascuna società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree beneficiarie, come illustrato nella tabella 15. Gli importi indicativi che l'Italia deve recuperare presso le varie compagnie aeree sono riportati nella tabella 19, in base alle informazioni poste a disposizione della Commissione.

Tabella 19

Importi indicativi da recuperare presso le compagnie aeree

(in EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	**TOTALE DA RECUPERARE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
CAGLIARI	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	6.3.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	12.4.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	2.5.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	7.6.2012	[…]	13.8.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	17.7.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	2.8.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	14.9.2012	[…]	18.10.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	2.10.2012	[…]	11.11.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	3.11.2011	[…]	6.11.2012	[…]	9.12.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	6.12.2011	[…]	5.12.2012	[…]	15.1.2014		
	[…]	11.8.2010	[…]	4.1.2012	[…]	7.1.2013	[…]	13.8.2013		
	[…]	11.8.2010	[…]	31.1.2012	[…]	5.2.2013	[…]	14.5.2013		
	[…]	7.10.2010	[…]	22.7.2011	[…]	17.7.2012	[…]	14.5.2013		
	[…]	10.2.2011	[…]	17.7.2012	[…]	24.6.2013	[…]	2.7.2013		
	[…]	10.2.2011	[…]	12.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	13.8.2013		
	[…]	10.2.2011	[…]	26.7.2011	[…]	12.3.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	10.2.2011	[…]	26.7.2011	[…]	17.4.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	12.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	8.5.2012	[…]	18.10.2013		
	[…]	12.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	10.7.2012	[…]	11.11.2013		
	[…]	26.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	6.9.2012	[…]	9.12.2013		
	[…]	26.7.2011	[…]	30.9.2011	[…]	6.9.2012	[…]	15.1.2014		

(in EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		TOTALE	TOTALE DA RECUPERARE
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
	[…]	26.7.2011	[…]	4.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.8.2013		
	[…]	26.7.2011	[…]	14.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.2.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	13.12.2011	[…]	14.11.2012	[…]	13.3.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	14.11.2012	[…]	3.9.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	21.12.2012	[…]	13.2.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	8.2.2013	[…]	13.3.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	12.1.2012	[…]	10.7.2012	[…]	3.9.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	14.4.2014		
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.2011	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.2011	[…]	10.7.2012						
	[…]	11.7.2011	[…]	11.7.2011						
	[…]	2.4.2010								
	[…]	2.4.2010								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	30.8.2010								
	[…]	30.8.2010								
	[…]	30.8.2010								

(in EUR)

RYANAIR/AMS										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	**TOTALE DA RECUPERARE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
	[…]	5.10.2010								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	22.7.2011								
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8-20 milioni di EUR]	[8-20 milioni di EUR]

(in EUR)

EASYJET										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	**TOTALE DA RECUPERARE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013	[…]	13.9.2013		
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014		
	[…]	30.5.2011								
	[…]	30.5.2011								
Totale	[…]		[…]		[…]		[…]		[0-10 milioni di EUR]	[0-10 milioni di EUR]
CAGLIARI	[…]	29.10.2010	[…]	6.10.2011	[…]	16.11.2012	[…]	24.9.2013		
	[…]	29.10.2010	[…]	6.4.2012	[…]	16.10.2013				
	[…]	17.8.2011	[…]	17.8.2012	[…]	24.9.2013				
	[…]	6.10.2011								
Totale	[…]		[…]		[…]		[…]		[0-10 milioni di EUR]	[0-10 milioni di EUR]

(in EUR)

AIR BERLIN										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	**TOTALE DA RECUPERARE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
CAGLIARI							[…]	7.4.2014		
							[…]	13.5.2014		
							[…]	6.6.2014		
Totale							[…]		[0-1 milione di EUR]	**da stabilire**
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013		
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014		
						4.12.2013				
	[…]	1.7.2011 e 12.7.2011								
	[…]	12.7.2011 e 4.11.2011								
	[…]	4.11.2011 e 4.1.2012								
Totale	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 milioni di EUR]	[2-10 milioni di EUR]

(in EUR)

MERIDIANA										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	**TOTALE DA RECUPERARE**
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014		
	[…]	1.4.2015								
Totale	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-7 milioni di EUR]	[0-7 milioni di EUR]

(in EUR)

AIR ITALY					TOTALE DA RECUPERARE
	2010		2011	TOTALE	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	17.5.2011 e 23.5.2011 e 2.8.2011	[…]	23.05.2011	[…]	[…]
TOTALE	[…]		[…]		[0-1 milione di EUR]	[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

VOLOTEA						**TOTALE DA RECUPERARE**
	2012		2013		**TOTALE**	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
OLBIA	[…]	29.10.2012	[…]	15.7.2013		
		16.1.2013		30.9.2013		
		30.9.2013		29.1.2014		
				30.1.2014	[0-1 milione di EUR]	[0-1 milione di EUR]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[0-1 milione di EUR]	[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

AIR BALTIC			**TOTALE DA RECUPERARE**
	2013		
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	15.10.2013	
		6.12.2013	
		3.2.2014	
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		da stabilire

(in EUR)

VUELING			TOTALE DA RECUPERARE
	2013		
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	5.2.2014	da stabilire
CAGLIARI	[…]	17.3.2014	
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		da stabilire

(in EUR)

NORWEGIAN									TOTALE DA RECUPERARE
	2010		2011		2012		2013		**TOTALE**	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
OLBIA	[…]	19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014		
	[…]	19.4.2011								[…]
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]	[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

JET2.COM							TOTALE DA RECUPERARE
	2011		2012		2013		**TOTALE**	
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO		
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013		
						7.8.2014		
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]	[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

NIKI			**TOTALE DA RECUPERARE**
	2012		
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
OLBIA	[…]	25.9.2012	
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

TOURPARADE			**TOTALE DA RECUPERARE**
	2012		
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
CAGLIARI	[…]	22.8.2013	
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]

(in EUR)

GERMANWINGS			**TOTALE DA RECUPERARE**
	2012		
	IMPORTO	DATA DI PAGAMENTO	
CAGLIARI	[…]	18.4.2013	
TOTALE	[0-1 milione di EUR]		[0-1 milione di EUR]

(432) Per tenere conto dell'effettivo vantaggio ricevuto dalle compagnie aeree, gli importi indicati nella tabella 19 possono essere corretti alla luce della documentazione di supporto prodotta dall'Italia, in particolare la data esatta di tutti i pagamenti.

(433) Come spiegato al punto 353, ai fini dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato nel caso di specie, AMS e Ryanair sono considerate come un'unica impresa. Di conseguenza, Ryanair e AMS si intendono responsabili in solido per il rimborso dell'intero ammontare dell'aiuto ricevuto.

(434) Inoltre, l'Italia deve aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi applicabili, calcolati dalla data in cui l'aiuto illegale è stato posto a disposizione del beneficiario fino alla data del suo recupero ([126]), a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794.2004 della Commissione ([127]).

9. **CONCLUSIONI**

9.1. *FINANZIAMENTI EROGATI ALLE COMPAGNIE AEREE DALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE CON RIFERIMENTO ALLE ATTIVITÀ 1 E 2 (LEGGE 10/2010) NEL PERIODO 2010-2013 — ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE*

(435) L'Italia ha dato esecuzione illegalmente all'aiuto a favore delle compagnie aeree operanti presso i due aeroporti interessati, ai sensi della legge 10/2010, per il finanziamento delle attività 1 e 2 nel periodo 2010-2013, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

([126]) Cfr. l'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio citato sopra.
([127]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).

(436) L'aiuto concesso alle compagnie aeree operanti presso gli aeroporti interessati, ai sensi della legge 10/2010, per il finanziamento delle attività 1 e 2 nel periodo 2010-2013, è incompatibile con il mercato interno. L'aiuto incompatibile deve essere recuperato presso le compagnie aeree operanti negli aeroporti di Olbia e Cagliari che hanno beneficiato del finanziamento delle attività 1 e 2 ai sensi della legge 10/2010. L'Italia è tenuta a garantire che si adottino tutte le misure a livello nazionale affinché i beneficiari dell'aiuto provvedano a rimborsarle l'indebito vantaggio ottenuto.

9.2. *COMPENSAZIONE FINANZIARIA EROGATA DALLA REGIONE SARDEGNA ALLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE SARDE PER IL FINANZIAMENTO DELLE ATTIVITÀ 1, 2 E 3 (LEGGE 10/2010) NEL PERIODO 2010-2013 — ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO A FAVORE DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALE*

(437) La Commissione ritiene che, in virtù del regime istituito dalla legge 10/2010 nel periodo 2010-2013, le tre società di gestione aeroportuale SOGEAAL, SOGAER e GEASAR non abbiano ricevuto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato in virtù del regime istituito dalla legge 10/2010 nel periodo 2010-2013,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il regime istituito dall'Italia in virtù della legge della Regione Sardegna del 13 aprile 2010, n. 10, *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, non comporta aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato a favore di SOGEAAL SpA, SOGAER SpA, la società di gestione dell'aeroporto di Cagliari-Elmas e GEASAR SpA, la società di gestione dell'aeroporto di Olbia.

2. Il regime istituito dall'Italia in virtù della legge 10/2010 configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, a favore di Ryanair.AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic e Vueling, nella misura in cui si riferisce alle attività di tali compagnie aeree presso gli aeroporti di Cagliari-Elmas e Olbia.

3. L'Italia ha dato esecuzione all'aiuto di Stato di cui al paragrafo 2 in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

4. L'aiuto di Stato di cui al paragrafo 2 è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. L'Italia procede al recupero dell'aiuto di Stato di cui all'articolo 1, paragrafo 2, presso i beneficiari.

2. Tenendo conto del fatto che ai fini della presente decisione Ryanair e AMS costituiscono una singola unità economica, le stesse sono responsabili in solido per il rimborso dell'aiuto di Stato ricevuto.

3. Le somme da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione del beneficiario fino a quella dell'effettivo recupero.

4. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794.2004 e del regolamento (CE) n. 271.2008 che modifica il regolamento (CE) n. 794.2004.

5. L'Italia annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, con effetto alla data di adozione della presente decisione.

Articolo 3

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, è immediato ed effettivo.

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

Articolo 4

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Italia trasmette le seguenti informazioni:

— l'elenco dei beneficiari dell'aiuto ai sensi del regime di cui all'articolo 1, paragrafo 2, e l'ammontare totale dell'aiuto ricevuto da ciascuno di essi in virtù di tale regime;

— l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso ciascun beneficiario;

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

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

2. L'Italia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo agli importi dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 5

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 luglio 2016

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione