

DECISIONE DELLA COMMISSIONE**del 20 ottobre 2004****relativa al regime di aiuti concesso dal Regno di Spagna alla compagnia aerea Intermediación Aérea SL***[notificata con il numero C(2004) 3938]***(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)****(2005/351/CE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, 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 conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera S(2002) 4231 dell'11 aprile 2002, protocollata con il numero NN/110/02, la Commissione è stata informata del regime di aiuti che il regno di Spagna ha concesso alla compagnia aerea Intermediación Aérea SL (di seguito «Intermed») per la prestazione di servizi di trasporto aereo sulla linea Gerona-Madrid-Gerona. Con lettera del 23 maggio 2002, la Commissione ha chiesto tutte le informazioni pertinenti alle autorità spagnole, che hanno risposto con lettera del 1° luglio 2002, protocollata il 5 luglio 2002.
- (2) Con lettera del 13 dicembre 2002, la Commissione ha informato il Regno di Spagna della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito a dette misure di aiuto.
- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle misure in esame.
- (4) Con lettera del 9 gennaio 2003 della Rappresentanza permanente di Spagna presso l'Unione europea, le autorità spagnole hanno chiesto una proroga per rispondere alla lettera del 13 dicembre 2002. Con lettera TREN/A4(2003) 838 del 20 gennaio 2003, la Commissione ha concesso una proroga di 15 giorni lavorativi.
- (5) Le autorità spagnole hanno trasmesso le proprie osservazioni con lettera del 18 marzo 2003 (riferimento A24-3996), protocollata presso il segretariato generale della Commissione in data 19 marzo 2003.
- (6) La Commissione ha ricevuto osservazioni in merito dalle parti interessate e le ha inoltrate al Regno di Spagna con lettere datate 13 marzo 2003 e 2 aprile 2003, dando quindi allo Stato interessato la possibilità di presentare i propri commenti. Le autorità spagnole li hanno trasmessi con lettera del 7 maggio 2003.

⁽¹⁾ GU C 32 dell'11.2.2003, pag. 2.⁽²⁾ Cfr. nota 1.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**Fondamento giuridico dell'aiuto**

- (7) Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, le misure previste dalle autorità spagnole figurano nel contratto relativo ai collegamenti aerei che collegano le città di Gerona e Madrid, concluso il 26 marzo 2002 tra il Governo autonomo di Catalogna (Generalitat de Catalunya), il Consiglio generale di Gerona (Diputació de Girona), la Camera di commercio e dell'industria di Gerona ed il rappresentante della società Intermed (di seguito «il contratto»).

Obiettivi dell'aiuto

- (8) L'obiettivo dell'aiuto è favorire lo sviluppo di un trasporto aereo competitivo e di qualità sulla linea Gerona-Madrid-Gerona, mediante aerei che rispondono a condizioni di comodità e affidabilità adeguate, nonché ottenere una buona redditività su questo collegamento.

Procedura di selezione della compagnia prestataria del servizio

- (9) Constatando l'inesistenza di un collegamento regolare tra le città di Gerona e di Madrid e poiché nessun vettore aereo proponeva di assicurare tale servizio, durante il periodo luglio-novembre 2001 il Governo autonomo della Catalogna ha preso contatto mediante lettera individuale con numerosi vettori nazionali, ma anche con vettori di altri Stati membri della Comunità: Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) e Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa), per comunicare il suo proposito di promuovere l'istituzione di tale collegamento aereo e per invitarle a presentare offerte o a dichiarare la loro disponibilità a prestare tale servizio.
- (10) In seguito a tale iniziativa, le autorità del Governo autonomo di Catalogna hanno constatato che l'unico vettore aereo che presentava l'intenzione e la capacità di assicurare detto collegamento aereo regolare e di assumersi i relativi oneri di servizio pubblico era Intermed e di conseguenza ha concluso un contratto con tale vettore.

Il collegamento aereo Gerona-Madrid-Gerona

- (11) Secondo le informazioni ricevute dalle autorità spagnole, il collegamento aereo Gerona-Madrid-Gerona era assicurato da un servizio di linea fornito dalla società Intermed dal 15 aprile 2002, mediante un apparecchio ATR 42-300 da 48 posti, e da un servizio charter, svolto dal ricorrente dal 3 aprile 2002 con un apparecchio SA-227.
- (12) L'aeroporto di Gerona è un piccolo aeroporto, il cui volume di passeggeri ha avuto l'evoluzione seguente ⁽³⁾:

Evoluzione del traffico di passeggeri

Anno	Numero di passeggeri	Anno	Numero di passeggeri
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Pagina Internet: www.aena.es di Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, settembre 2004.

Contenuto del contratto

- (13) Il contratto prevede che, per la prestazione del servizio in questione, Intermed utilizzi un aeromobile a turboelica ATR 42-300, dotato delle seguenti caratteristiche principali:
- 48 posti disposti in 12 file con un'inclinazione di 30 °,
 - capacità di carico massima di 4 687 kg,
 - volume della stiva bagagli di 8,94 m³,
 - altitudine massima di 5 485 m (18 000 piedi),
 - velocità di volo di 300 kt (556 km/h).
- (14) Sono previsti inizialmente due voli quotidiani, dal lunedì al venerdì, con i seguenti orari:
- mattino: partenza da Gerona alle 7.00/partenza da Madrid alle 9.00,
 - pomeriggio: partenza da Gerona alle 17.00/partenza da Madrid alle 19.30.
- (15) In generale gli orari dei voli devono sempre consentire al viaggiatore proveniente da Gerona una permanenza minima di 5 ore a Madrid dall'arrivo a destinazione.

Finanziamento del servizio

- (16) L'importo globale massimo dell'aiuto per il periodo coperto dal contratto ammonta a 4 337 086,18 EUR. Il Governo autonomo di Catalogna e il Consiglio generale di Gerona si impegnano ad assumersi il finanziamento del servizio aereo tra Gerona e Madrid nei limiti dei seguenti massimali annui:
- Esercizio 2002: per quanto riguarda l'esercizio 2002, durante il primo semestre di esercizio del collegamento aereo, il Governo autonomo di Catalogna e il Consiglio generale di Gerona si accollano ciascuno un importo massimo di 410 582,34 EUR. Per il resto dell'esercizio 2002, il Governo autonomo di Catalogna e il Consiglio generale di Gerona si assumono il finanziamento di tale periodo in ragione rispettivamente di 34 166,62 EUR per il Governo autonomo di Catalogna e di 135 227,75 EUR per il Consiglio generale di Gerona.
 - Esercizio 2003: per tale periodo, a carico del quale è inoltre prevista l'eventuale regolarizzazione dell'esercizio 2002, il massimale è pari a 1 182 883,13 EUR, di cui 641 972,13 EUR finanziati dal Governo autonomo di Catalogna e 540 911 EUR finanziati dal Consiglio generale di Gerona.
 - Esercizi 2004 e 2005: per tale periodo, il massimale è pari a 1 081 822 EUR, di cui 540 911 EUR a carico del Consiglio generale di Gerona, a titolo di finanziamento del primo semestre di ciascun esercizio annuale, e 540 911 EUR a carico del Governo autonomo di Catalogna, a titolo di finanziamento del secondo semestre di ciascun esercizio annuale.
- (17) L'aiuto versato a Intermed è calcolato in funzione del tasso medio annuo di occupazione dei posti occupati nei voli Gerona-Madrid-Gerona, mediante la formula riportata nell'allegato V del contratto.

- (18) Secondo le informazioni fornite dalle autorità spagnole, il costo per volo, calcolato in base a un tasso di occupazione medio di 32 passeggeri, è pari a 3 980,55 EUR, suddivisi come segue:

Voce	EUR
Ammortamento del velivolo	353,16
Assicurazione	480,00
Costi di volo (che comprendono la verifica del sistema elettrico, dell'avionica, del carrello d'atterraggio e l'ispezione del sistema di iniezione del carburante)	250,00
Carburante	623,37
Costi di personale (personale di cabina e di terra, compresa la previdenza sociale)	1 067,93
Diritti aeroportuali e diritti di approdo	447,81
Assistenza a terra ⁽¹⁾	364,09
Eurocontrol (tariffa di rotta)	52,89
Servizi passeggeri (ristorazione, giornali, ecc.)	372,00
Totale	3 980,55

⁽¹⁾ La compagnia disponeva di un'autorizzazione di self-handling, che si può quindi conteggiare tra le spese interne iscritte nelle spese generali.

Azioni pubblicitarie

- (19) Il Consiglio generale di Gerona si impegna inoltre a gestire e a finanziare tutte le azioni pubblicitarie di promozione e di marketing relative a tale collegamento aereo fino alla scadenza del contratto, per un importo massimo di 120 202 EUR.
- (20) Analogamente, la Camera di commercio, dell'industria e della navigazione di Gerona si impegna a portare a termine le azioni di sua competenza che si renderanno necessarie per sostenere e garantire il regolare svolgimento dei voli previsti dal contratto.

Risoluzione del contratto

- (21) È prevista la risoluzione automatica del contratto qualora ad esempio un altro vettore aereo, senza aiuti pubblici o altri finanziamenti statali, attivi voli tra Gerona e Madrid con caratteristiche analoghe a quelle dei voli previsti dal contratto, in particolare per quanto riguarda il tipo di velivolo, la frequenza, le tariffe e il periodo del servizio.

Durata dell'aiuto

- (22) Il contratto è concluso per il periodo che decorre dal 26 marzo 2002 al 31 dicembre 2005. Il servizio è stato tuttavia sospeso nel dicembre 2002, in seguito all'avvio del procedimento di indagine formale da parte della Commissione.

Altre disposizioni

- (23) Il contratto contiene inoltre disposizioni relative al tasso di occupazione, alla regolarità, alla puntualità, ai servizi di assistenza a terra e alle tariffe applicabili.

Motivi della decisione di avvio del procedimento

- (24) Nella decisione di avvio del procedimento d'indagine formale, la Commissione ha espresso dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, in particolare per il mancato rispetto della procedura prevista dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ⁽⁴⁾.
- (25) In particolare, la Commissione ha chiesto alla Spagna di trasmettere sia gli elementi che mostrano la necessità di una compensazione e i costi netti del servizio pubblico, nonché gli elementi utilizzati per il calcolo dell'importo della compensazione, sia le ragioni che hanno motivato il mancato rispetto della procedura di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

III. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

- (26) La compagnia Air Catalunya dichiara che, oltre al beneficiario dell'aiuto, dal 3 aprile 2002 anch'essa assicura il collegamento aereo tra Gerona e Madrid, senza percepire finanziamenti pubblici. Air Catalunya sottolinea quindi di aver subito conseguenze negative dovute all'evidente distorsione di concorrenza. La compagnia segnala che il collegamento Gerona-Madrid-Gerona non è stato sottoposto a una procedura di oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92. L'aiuto in questione non può essere dichiarato compatibile con il trattato poiché non rispetta le condizioni di necessità e di proporzionalità che sono proprie della missione di servizio pubblico. Air Catalunya ha anch'essa sospeso il servizio nel dicembre 2002.
- (27) La Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines) segnala inoltre che, nel caso di specie, non sono state rispettate le norme degli orientamenti sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione.

IV. OSSERVAZIONI DEL REGNO DI SPAGNA

- (28) Le autorità spagnole segnalano che all'avvio del procedimento d'indagine formale, nel dicembre 2002, il pagamento dell'aiuto a Intermed è stato sospeso e che quindi, da tale momento, la compagnia è stata costretta a sospendere il volo Gerona-Madrid, a causa dell'impossibilità di sostenere i costi da esso generati. Ciò dimostrerebbe che il volo in questione non è redditizio per alcuna compagnia.
- (29) Il finanziamento parziale del collegamento Gerona-Madrid è temporaneo, cioè limitato a un periodo sufficiente a consentire che la rotta si consolidi ed inizi a generare profitti.
- (30) Le autorità spagnole ritengono che la procedura seguita per la selezione della compagnia Intermed non coincida con quella prevista dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 per imporre oneri di servizio pubblico su un determinata rotta.
- (31) Il Governo autonomo della Catalogna ha presentato domanda formale al ministero spagnolo dello Sviluppo del territorio per imporre oneri di servizio pubblico (OSP) sul collegamento Gerona-Madrid a norma del regolamento (CEE) n. 2408/92. La domanda è stata tuttavia respinta dal ministero, con la motivazione che non esistevano ragioni sufficienti per applicare l'articolo 4 del regolamento.

⁽⁴⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

Considerazioni relative al servizio pubblico

- (32) Le autorità spagnole ritengono che esistano le condizioni materiali richieste dal regolamento (CEE) n. 2408/92 affinché il servizio in questione sia considerato un servizio pubblico di interesse generale.
- (33) L'assenza di una compagnia aerea che assicuri il collegamento evidenzia la scarsità di interesse economico che suscita tale rotta. Solo l'intervento dei pubblici poteri poteva quindi garantire un collegamento Gerona-Madrid dotato di determinate caratteristiche di stabilità e di regolarità del servizio. A tale proposito, occorre ricordare che Air Catalunya ha iniziato ad operare sulla rotta Gerona-Madrid contemporaneamente ad Intermed, cioè nell'aprile 2002. Prima di tale data e dopo il 28 ottobre 2001, data in cui la compagnia precedente ha interrotto i voli sulla rotta, nessuna compagnia assicurava il collegamento Gerona-Madrid. La rotta, che è considerata essenziale, è rimasta sgarnita per cinque mesi ed è ciò che ha motivato l'intervento necessario dei pubblici poteri, spinti dall'importanza del collegamento per i cittadini.
- (34) Le autorità spagnole segnalano che per lo sviluppo economico della regione è importante stabilire un collegamento aereo tra Gerona e Madrid.

Conseguenze della violazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92

- (35) Tuttavia, poiché non sono state rispettate le condizioni formali per imporre oneri di servizio pubblico, cioè l'assegnazione con gara d'appalto aperta a tutte le compagnie e comunicata alla Commissione e agli altri Stati membri, il finanziamento non può beneficiare della presunzione di assenza di aiuti di Stato di cui all'articolo 87 del trattato CE e vanno quindi applicate le norme generali del trattato in materia. Detta analisi è confermata dagli orientamenti per la valutazione degli aiuti di Stato a favore dei trasporti aerei, definiti nella comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione⁽⁵⁾, che segnalano, al punto 23, che «la compensazione di perdite sostenute da un vettore che non sia stato selezionato a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 continuerà ad essere valutata nel quadro delle regole generali che disciplinano gli aiuti di Stato. La stessa regola si applica alle compensazioni che non sono calcolate sulla base dei criteri dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera h), del regolamento».
- (36) Secondo le autorità spagnole, l'assenza di una dichiarazione formale di oneri di servizio pubblico non influisce affatto sul carattere di servizio pubblico della rotta in questione.

La compensazione è compatibile con l'articolo 86, paragrafo 2 del trattato CE

- (37) Secondo le autorità spagnole, la compensazione concessa a Intermed può essere considerata un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato CE, illegittimo in assenza di notificazione preventiva alla Commissione e di osservanza delle disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, ma compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. Nonostante non si tratti del quadro adeguato per il finanziamento dei servizi pubblici imposti nel settore dei trasporti aerei, le particolarità del caso di specie e, in special modo, gli scarsi effetti sulla concorrenza e gli scambi intracomunitari, la sospensione dell'aiuto immediatamente successiva all'avvio del procedimento formale d'indagine, la sospensione consecutiva del volo da parte di Intermed, la modesta intensità dell'aiuto e la breve durata dell'accordo, limitata ad otto mesi, potrebbero giustificare un'applicazione della disposizione in questione in via eccezionale.
- (38) Affinché si applichi il paragrafo 2 dell'articolo 86, la compensazione deve essere necessaria e proporzionale.

⁽⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

Necessità della compensazione

- (39) Le condizioni imposte a Intermed nell'accordo, per quanto riguarda la regolarità, la continuità, la capacità e il regime tariffario del servizio rendono il volo non redditizio per qualunque compagnia. In effetti, gli oneri imposti dall'amministrazione generale generano costi supplementari che nessuna compagnia che operi su base commerciale potrebbe accollarsi.
- (40) La prova di ciò è che non esiste alcun concorrente significativo che operi sul collegamento Girona-Madrid alle condizioni di frequenza, di capacità e di continuità imposte a Intermed. La compagnia che assicurava il collegamento in passato è stata costretta ad interrompere l'attività sulla rotta per mancanza di redditività. Le numerose compagnie aeree che sono state contattate dal Governo autonomo per assicurare tale servizio non hanno dimostrato interesse e hanno chiaramente risposto di dubitare della redditività del servizio stesso.
- (41) Quanto a Air Catalunya, tale compagnia non può essere considerata un concorrente significativo. In effetti, Air Catalunya era stata invitata a partecipare alla procedura di selezione, ma l'offerta da essa presentata non aveva potuto essere accettata perché la compagnia non dispone di un certificato di operatore aereo (COA) e di una licenza di esercizio per operare in Spagna ⁽⁶⁾. Anche se fosse stata seguita la procedura prevista dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 per l'imposizione dell'OSP, Air Catalunya non avrebbe potuto partecipare alla gara d'appalto, che sarebbe comunque stata aperta esclusivamente a compagnie dotate di una licenza per assicurare collegamenti di linea. In ogni caso, le condizioni alle quali essa offriva i propri voli, che non erano di linea, erano molto diverse da quelle imposte a Intermed. Ad esempio, quando il tasso di riempimento dell'aeromobile era minimo, il volo veniva soppresso e i passeggeri presenti venivano lasciati privi di mezzi di trasporto rapidi ed efficaci per recarsi a Madrid.
- (42) Infine, la mancanza di redditività del collegamento è evidenziata dal fatto che, malgrado la soppressione dei voli di Intermed, nessuna compagnia, nemmeno Air Catalunya, offre tale servizio.

Proporzionalità della sovvenzione

- (43) L'aiuto concesso a Intermed non supera la compensazione minima necessaria ad equilibrare i costi supplementari dovuti al rispetto delle condizioni imposte dall'amministrazione. La compensazione offerta a Intermed è pari a 919 879,98 EUR. Come risulta dall'allegato III dell'accordo, il costo per volo, calcolato sulla base di un tasso medio di riempimento di 32 persone, ammonta a 3 980,55 EUR. Il numero di voli effettuati da Intermed durante il periodo in cui era in vigore l'accordo è di 640, per un guadagno di 876 934,30 EUR. Ne risulta che il saldo negativo per la prestazione del servizio è pari a circa 1 670 608,70 EUR. Il dato è il risultato del costo del volo, cioè 3 980,55 EUR, moltiplicato per il numero di voli effettuati, cioè 2 547 552,00 EUR, meno i guadagni, cioè 876 943,30 EUR. Di conseguenza, l'aiuto concesso dalle pubbliche autorità (919 879,98 EUR) è risultato inferiore al deficit subito dalla compagnia per l'esercizio del collegamento Girona-Madrid tra i mesi di aprile e di dicembre 2002.
- (44) Come dichiara la giurisprudenza costante della Corte di giustizia delle Comunità europee: «La corresponsione di un aiuto di Stato può, ex art. 86, n. 2, del trattato, sfuggire al divieto di cui all'art. 87 del medesimo trattato, quando l'aiuto di cui trattasi miri solo a compensare il costo supplementare generato dall'adempimento della missione particolare incombente a un'impresa incaricata della gestione di un servizio d'interesse economico generale e la sua concessione si riveli necessaria affinché la suddetta impresa possa garantire il rispetto degli obblighi di servizio pubblico ad essa imposti in condizioni di equilibrio economico» ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Air Catalunya ha volato in un primo tempo (per due mesi) con una licenza per voli charter rilasciata alla compagnia danese North Flying dalla direzione generale dell'Aviazione civile, poi con la licenza della compagnia Oestavi.

⁽⁷⁾ Cfr. causa C-174/97, *La Poste*, Racc. 1998, pag. I-1303.

Effetti limitati sulla concorrenza e gli scambi intracomunitari

- (45) L'aiuto concesso a Intermed è di modesta intensità, essendo inferiore a 1 milione di EUR. A ciò si aggiunge la durata relativamente breve del contratto (solamente 8 mesi, da aprile a dicembre 2002).
- (46) La posizione di Air Catalunya o di altri concorrenti potenziali sulla rotta in questione non subirà alcun pregiudizio in futuro perché il versamento dell'aiuto è stato interrotto all'avvio del procedimento e il Governo autonomo, insieme al Consiglio generale di Gerona, si è impegnato a risolvere il contratto concluso a suo tempo con Intermed.
- (47) In base a tutti gli elementi esposti, gli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi commerciali tra gli Stati membri che potrebbe provocare la concessione dell'aiuto a Intermed sono ridotti al minimo.

Applicazione della giurisprudenza *Altmark*

- (48) Le autorità spagnole ritengono che la giurisprudenza della causa *Altmark* (pendente dinanzi alla Corte di giustizia alla data di invio delle osservazioni delle autorità spagnole) non sarebbe applicabile al caso di specie perché tale causa verte sull'applicazione dell'articolo 73 del trattato per l'imposizione di oneri di servizio pubblico al di fuori del quadro previsto dai regolamenti applicabili in materia di trasporti terrestri.

Mancato recupero dell'aiuto

- (49) Le autorità spagnole ritengono che il procedimento avviato in merito alla concessione di sovvenzioni alla compagnia Intermed possa concludersi con l'adozione di una decisione della Commissione che, pur dichiarando l'aiuto illegittimo e ordinandone la sospensione, non ne ordini il recupero, ma lo dichiari compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2.

V. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

Valutazione dell'aiuto a norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato

- (50) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dichiara che sono incompatibili con il mercato comune, 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.

Vantaggio economico

- (51) Al punto 18, la comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione stabilisce una presunzione di assenza di aiuto quando l'attribuzione di oneri di servizio pubblico e il calcolo della relativa compensazione sono avvenuti in conformità con le procedure di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie. I criteri che consentono di valutare la presenza di aiuti nelle compensazioni di servizio pubblico sono stati poi precisati dalla sentenza del 24 luglio 2003 relativa al caso *Altmark* ⁽⁸⁾.
- (52) Come esposto nei considerando 9-23 della presente decisione, le autorità del Governo autonomo della Catalogna hanno selezionato la compagnia senza rispettare gli obblighi stabiliti dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, che sono essenziali per garantire il principio di parità di trattamento e il corretto svolgimento della procedura.

⁽⁸⁾ Cfr. causa C-280/00, *Altmark*, Racc. 2003, pag. I-7747.

- (53) In particolare,
- la Commissione non è stata informata dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico sul collegamento Gerona-Madrid-Gerona,
 - agli oneri non è stata data pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,
 - gli altri Stati membri non sono stati consultati,
 - il bando di gara non è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e
 - le offerte presentate dai vettori aerei non sono state comunicate né agli altri Stati membri, né alla Commissione.
- (54) Le autorità spagnole sostengono tuttavia che la misura in questione rappresenta una compensazione per oneri di servizio pubblico imposti alla compagnia Intermed.
- (55) La Commissione ritiene che l'unico modo di stabilire oneri di servizio pubblico nel settore dei trasporti aerei sia mediante applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92. In tale regolamento, il Consiglio ha fissato regole uniformi e non discriminatorie per la concessione di diritti di traffico aereo per le rotte per cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico. I criteri di calcolo della compensazione sono stati chiaramente definiti. Un rimborso calcolato conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera h), di detto regolamento avrebbe permesso, in mancanza di indicazioni contrarie, di presumere l'assenza di vantaggi economici a favore del vettore aereo ⁽⁹⁾.
- (56) L'articolo 4, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CEE) n. 2408/92 prevede che: «Uno Stato membro può rimborsare un vettore aereo selezionato in conformità della lettera f) che soddisfi le norme di onere di servizio pubblico prescritte nel quadro del presente paragrafo; tale rimborso tiene conto dei costi e dei ricavi derivanti dal servizio in questione». La Commissione ritiene che la misura prevista dalle autorità spagnole a favore della compagnia Intermed non corrisponda alle disposizioni dell'articolo 4 di detto regolamento.
- (57) Ne consegue che, nel caso di specie, la detta presunzione di assenza di aiuto non è applicabile.
- (58) Il punto 23 degli orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione precisa che: «La compensazione di perdite sostenute da un vettore che non sia stato selezionato a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 continuerà ad essere valutata nel quadro delle regole generali che disciplinano gli aiuti di Stato. La stessa regola si applica alle compensazioni che non sono calcolate sulla base dei criteri dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera h), del regolamento». Analogamente, il punto 17 stabilisce che: «L'accettabilità del rimborso va considerata alla luce dei principi in materia di aiuti di Stato quali interpretati dalla giurisprudenza della Corte di giustizia».

⁽⁹⁾ Nella sentenza, del 5 agosto 2003, *P & O European Ferries* (Cause riunite T-116/01 e T-118/01, Racc. 2003, pag. II-2957, punto 118), il Tribunale di primo grado ha statuito che: «Secondo la prassi consolidata della Commissione, l'esistenza di una simile gara d'appalto prima di un acquisto da parte di uno Stato membro vale normalmente ad escludere che tale Stato membro intenda concedere un vantaggio a un'impresa determinata [cfr., segnatamente, la comunicazione della Commissione sulla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo (GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5), punto 2.5, e, in tal senso, gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5), capitolo 9]».

- (59) La Commissione ritiene che, quando in uno specifico settore la normativa comunitaria impone l'attribuzione di oneri di servizio pubblico nel quadro di una procedura di gara, il mancato rispetto di detta normativa implichi che la compensazione concessa costituisce necessariamente un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. La Commissione, tuttavia, analizzerà se la misura in questione conferisca un vantaggio economico alla compagnia Intermed e, in particolare, se la compensazione in questione sia conforme ai criteri fissati dalla giurisprudenza della Corte e in particolare alla sentenza del 24 luglio 2003 della causa *Altmark*.
- (60) Tale sentenza conferma che gli importi concessi a compensazione degli oneri di servizio pubblico non sono aiuti di Stato se rispettano determinate condizioni. Dalla giurisprudenza della Corte ⁽¹⁰⁾, discende che «nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato come una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del trattato. Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere taluni presupposti» ⁽¹¹⁾.
- (61) La Corte ha stabilito quattro condizioni. Le prime tre si applicano in qualsiasi caso. La quarta condizione prevede due alternative per eliminare la presenza di qualunque vantaggio economico dovuto alla compensazione.
- (62) Secondo la prima condizione fissata dalla Corte, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di oneri di servizio pubblico e detti oneri devono essere definiti in modo chiaro. Secondo la seconda condizione, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente.
- (63) Nel caso di specie, l'impresa beneficiaria è stata incaricata dell'adempimento di determinati oneri che sono definiti nel contratto. Detti oneri, nonché i parametri per il calcolo della compensazione, stabiliti negli allegati III, IV e V del contratto, sono il risultato degli accordi conclusi tra le autorità regionali competenti e la società che era già stata selezionata per assicurare il servizio di trasporto aereo. Effettivamente, il Governo autonomo della Catalogna, durante il periodo luglio-novembre 2001, ha preso contatto con numerosi vettori mediante lettera individuale, per portare a conoscenza la sua iniziativa di promuovere la creazione di tale collegamento aereo e per invitarle a presentare offerte o a dichiarare la disponibilità di garantire il volo. Nella lettera, le autorità regionali si limitano a sollecitare le compagnie aeree contattate a presentare un'offerta e non appare alcun riferimento agli oneri a carico delle compagnie né ai parametri di compensazione. Non è escluso che le compagnie aeree che hanno declinato la proposta delle autorità regionali avrebbero potuto essere interessate a concludere un contratto se la lettera di proposta delle autorità regionali avesse precisato dettagli più concreti sugli oneri e i parametri per calcolare la compensazione. La Commissione ritiene che, nel caso di specie, gli oneri di servizio pubblico non siano stati definiti in maniera chiara e trasparente e di conseguenza che non sia stata rispettata la prima condizione della sentenza *Altmark*.
- (64) Inoltre, il contratto concluso il 26 marzo 2002 tra il Governo autonomo di Catalogna, il Consiglio generale di Gerona, la Camera di commercio e dell'industria di Gerona e il rappresentante della società Intermed è stato reso noto esclusivamente tramite un comunicato stampa, ma non è mai stato pubblicato ufficialmente e, secondo le informazioni della Commissione, non era accessibile ai terzi interessati. Va aggiunto che, nel settore dei trasporti aerei, i parametri per calcolare la compensazione in maniera preventiva, obiettiva e trasparente sono stabiliti secondo la procedura fissata dal legislatore comunitario nell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, che non è stato osservato.

⁽¹⁰⁾ Cfr. sentenza del 7 febbraio 1985, *ADBHU*, 240/83, Racc. 1985, pag. 531, punto 3, ultima frase, e punto 18, e la sentenza del 22 novembre 2001, *Ferring*, C-53/00, Racc. 2001, pag. I-9067, punto 27.

⁽¹¹⁾ Punti 87 e 88 della sentenza *Altmark*.

- (65) La Commissione ritiene che i parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione nel caso di specie non siano stati previamente determinati in maniera obiettiva e trasparente. La seconda condizione della sentenza *Altmark* non è quindi stata rispettata.
- (66) Secondo la terza condizione stabilita dalla Corte, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli oneri di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento. Il rispetto di tale condizione è indispensabile per garantire che non sia concesso all'impresa beneficiaria alcun vantaggio che falsi o minacci di falsare la concorrenza rafforzando la posizione concorrenziale. L'obiettivo di detta condizione è di evitare che vengano concesse compensazioni eccessive alle imprese e che la compensazione sia concessa in una forma o in una misura tali da apportare all'impresa liquidità supplementari che essa potrebbe utilizzare per iniziative perturbatrici del mercato. Nel settore dei trasporti aerei, il metodo utilizzato dal legislatore per impedire eccessi di compensazione, ma anche per circoscrivere il più possibile gli effetti nocivi della limitazione di accesso al mercato, è il rispetto della procedura di appalto di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.
- (67) La Commissione ritiene che l'esistenza di una simile gara d'appalto prima di un acquisto da parte di uno Stato membro valga normalmente ad escludere che tale Stato membro intenda concedere un vantaggio a un'impresa determinata. Il Tribunale di primo grado ha confermato tale posizione ⁽¹²⁾. In mancanza di una gara d'appalto, essa ritiene arduo dimostrare esattamente se l'importo ricevuto dalla società Intermed corrisponda ai costi dovuti all'adempimento degli oneri di servizio pubblico, o se rappresenti un eccesso di compensazione e un vantaggio a suo favore.
- (68) Le autorità spagnole affermano che l'importo della sovvenzione concessa è inferiore al deficit verificatosi durante il mese in cui il servizio è stato effettuato e che quindi non ci sia stato eccesso di compensazione. La Commissione ritiene che, in mancanza di mezzi obiettivi per stabilire il livello della compensazione in applicazione delle regole cogenti stabilite dal Consiglio, non è possibile escludere che altre compagnie avrebbero potuto offrire il servizio in questione a un livello inferiore di compensazione.
- (69) La Commissione conclude che la terza condizione non sia stata rispettata nel caso di specie.
- (70) La quarta condizione comporta due modalità alternative:
- a) la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di oneri di servizio pubblico, in un caso specifico, viene effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività;
- b) il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali oneri, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti oneri.

⁽¹²⁾ Sentenza del Tribunale del 5 agosto 2003, Cause riunite T-116/01 e T-118/01, *P & O European Ferries*, punto 118. Cfr. nota 9.

- (71) La prima modalità della quarta condizione non è stata rispettata nel caso di specie. La procedura di selezione seguita dalle autorità spagnole non è conforme ai criteri di trasparenza e di obiettività indispensabili in tutte le procedure di appalto, come segnalato nei considerando 51 e 52 della presente decisione, perché siano considerate autentiche procedure d'appalto e non può quindi essere ritenuta sufficientemente trasparente da garantire «il costo minore per la collettività».
- (72) La seconda modalità della quarta condizione di cui al considerando 70, lettera b), appare applicabile, in linea di principio, esclusivamente quando non esiste un obbligo di prevedere una gara d'appalto e non quando l'obbligo esiste ma non viene rispettato. Tuttavia, nell'ipotesi in cui fosse possibile applicare al caso di specie la seconda modalità della quarta condizione, la Commissione deve concludere che essa non è comunque stata rispettata. La compensazione non è stata calcolata sulla base di «un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi». In effetti, come è stato spiegato nell'analisi della seconda condizione, le autorità non hanno svolto alcuna analisi preliminare dei costi né della loro compatibilità con tale parametro, ma si sono limitati a compensare i costi reali dell'operatore in questione. Le autorità spagnole non hanno fornito dati che consentano alla Commissione di effettuare una verifica del genere. In tali circostanze, è evidente che non è stata rispettata nemmeno la quarta condizione fissata nella sentenza *Altmark*.
- (73) Nel caso di specie, la Commissione non riscontra quindi l'osservanza di alcuna delle condizioni della sentenza *Altmark*. Sulla base di quanto precede, la misura comporta un vantaggio per il beneficiario.

Il trasferimento di risorse pubbliche

- (74) La nozione di aiuto di Stato ai sensi del trattato e nell'interpretazione della Corte di giustizia comprende qualsiasi vantaggio accordato direttamente o indirettamente mediante risorse statali ovvero che costituisca un onere supplementare per lo Stato o per gli organismi designati o istituiti a tale scopo.
- (75) Nel caso di specie, il contratto prevede che la compagnia beneficiaria percepisca un importo massimo di 4 337 086,18 EUR per tutta la durata del contratto finanziato dal Governo autonomo di Catalogna e dal Consiglio generale di Gerona. Le autorità spagnole hanno indicato che l'importo effettivamente versato è pari a 919 879,98 EUR. L'erogazione diretta dell'importo da parte delle autorità spagnole conferma chiaramente la presenza di aiuti di Stato.

Carattere selettivo della misura

- (76) Le misure in questione riguardano un solo settore del trasporto, cioè il trasporto aereo, e la pre-stazione del solo collegamento aereo Gerona-Madrid-Gerona.
- (77) Il contratto è stato concluso con una sola compagnia aerea. Dalle informazioni ricevute dalle autorità spagnole, non è possibile stabilire se le stesse misure sarebbero applicabili ad altre compagnie che eventualmente decidessero di fornire servizi di trasporto aereo di linea tra Madrid e Gerona.
- (78) La misura in questione è quindi considerata selettiva.

L'effetto sulla concorrenza e l'incidenza sugli scambi intracomunitari

- (79) Perché vi sia distorsione della concorrenza, è sufficiente che l'intervento dello Stato modifichi in maniera artificiale alcuni elementi del costo di produzione di un'impresa e rafforzi la posizione dell'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari⁽¹³⁾. La Corte ritiene⁽¹⁴⁾ che non sia affatto escluso che una sovvenzione pubblica concessa a un'impresa attiva solo nella gestione di servizi di trasporto locale o regionale e non di servizi di trasporto al di fuori del suo Stato d'origine possa, tuttavia, incidere sugli scambi tra Stati membri. Inoltre, la Corte ha sottolineato che un aiuto può incidere sugli scambi tra Stati membri e alterare le condizioni della concorrenza, anche se, pur trovandosi in concorrenza con le imprese di altri Stati membri, l'impresa beneficiaria non partecipi direttamente alle attività transfrontaliere. Infatti, quando uno Stato membro concede una sovvenzione pubblica a un'impresa, la fornitura di servizi di trasporto da parte di questa può risultare invariata o incrementata, con la conseguenza che le possibilità delle imprese aventi sede in altri Stati membri di fornire i loro servizi di trasporto sul mercato di tale Stato membro ne risultano diminuite⁽¹⁵⁾.
- (80) Il regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore⁽¹⁶⁾, non si applica al settore dei trasporti, conformemente al suo terzo considerando e all'articolo 1, lettera a). Secondo la giurisprudenza della Corte, non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi fra Stati membri non siano pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano alterati gli scambi fra Stati membri⁽¹⁷⁾.
- (81) Nel caso di specie, il collegamento aereo tra Gerona e Madrid è assicurato da due operatori, l'uno che percepisce finanziamenti pubblici e l'altro che non ne percepisce.
- (82) Va riconosciuto che il contratto prevede effettivamente una clausola di risoluzione applicabile nel caso in cui un altro vettore aereo, senza aiuti pubblici né finanziamenti statali, attivi un volo tra Gerona e Madrid con caratteristiche analoghe a quelle del volo oggetto del contratto, per quanto riguarda in particolare il tipo di aeromobile, la frequenza, le tariffe e il periodo di servizio.
- (83) Tuttavia, anche se l'eventuale operatore concorrente fornisce servizi non dotati delle caratteristiche menzionate in precedenza (ad esempio perché utilizza un apparecchio di dimensioni minori), resta comunque confermato il carattere selettivo degli aiuti, poiché sulla stessa rotta operano due vettori, uno beneficiario dell'aiuto, l'altro no. Effettivamente, il ricorrente opera sulla rotta Gerona-Madrid-Gerona senza ricevere aiuti pubblici. Secondo le informazioni ricevute dalle autorità spagnole, il ricorrente ha attivato un volo charter Gerona-Madrid-Gerona utilizzando apparecchi con capacità inferiore a 20 posti che non corrispondono alle condizioni del contratto.
- (84) Le misure in causa incidono sugli scambi tra gli Stati membri in quanto vanno a beneficio di una società le cui attività di trasporto — che per loro intrinseca natura interessano direttamente gli scambi commerciali — vengono esercitate in una parte del mercato comune. Inoltre, esse sono tali da falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché vengono erogate ad una sola impresa che è concorrente di un'altra compagnia aerea comunitaria. Questa constatazione assume particolare rilievo da quando è entrata in vigore, il 1° gennaio 1993, la terza fase della liberalizzazione dei trasporti aerei («Terzo pacchetto»). In tali condizioni, la concessione di vantaggi a Intermed da parte delle autorità spagnole costituisce un aiuto a norma delle disposizioni dell'articolo 87 del trattato CE.

⁽¹³⁾ Sentenze della Corte del 2 luglio 1974, *Italia/Commissione*, 173/73, Racc. 1974, pag. 709, e del 17 settembre 1980, *Philip Morris*, 730/79, Racc. 1980, pag. 2671.

⁽¹⁴⁾ Punti 77-82 della sentenza *Altmark*.

⁽¹⁵⁾ Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-303/88, Racc. 1991, pag. I-1433, punto 27, sentenza del 13 luglio 1988, *Francia/Commissione*, C-102/87, Racc. 1988, pag. I-4067, punto 19, e sentenza del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-305/89, Racc. 1991, pag. I-1603, punto 26.

⁽¹⁶⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 30.

⁽¹⁷⁾ Cfr. sentenza *Altmark*, punto 81, sentenza del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, nota come «Tubemeuse», 142/87, Racc. 1990, pag. I-959, punto 43, e sentenza del 14 settembre 1994 *Spagna/Commissione*, C-278-280/92, Racc. 1994, pag. I-4103, punto 42.

Azioni pubblicitarie di promozione e marketing

- (85) Le misure approvate dal Consiglio generale di Gerona per la realizzazione e il finanziamento di tutte le azioni pubblicitarie di promozione e di marketing relative al collegamento aereo in questione durante il periodo di validità del contratto, per un importo massimo di 120 202 EUR, devono essere considerate anch'esse aiuti di Stato. Infatti dette misure, finanziate con fondi pubblici, sono destinate a pubblicizzare la creazione del nuovo servizio aereo.

Conclusioni

- (86) Constatando la presenza delle condizioni di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, la Commissione conclude che la misura nel caso di specie costituisce una misura di aiuti di Stato che deve essere esaminata per verificarne la compatibilità con le norme del trattato.

Legittimità dell'aiuto

- (87) La Commissione deplora che la Spagna abbia dato esecuzione all'aiuto in violazione delle disposizioni dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

Compatibilità dell'aiuto

Applicazione dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3

- (88) Determinata la natura di aiuto di Stato delle misure in esame, a norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, valutazione confermata dalle autorità spagnole, la Commissione deve accertare se esse possano essere dichiarate compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato e dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.
- (89) La Commissione deve valutare la compatibilità dell'aiuto a norma dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera a), del trattato, il quale stabilisce che sono compatibili con il mercato comune gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti. Secondo la comunicazione della Commissione sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione, l'aiuto deve avere carattere sociale, ossia deve, in linea di principio, riguardare soltanto categorie specifiche di passeggeri che viaggiano su una rotta (bambini, portatori di handicap, persone a basso reddito). Tuttavia, qualora si tratti di rotte che attuano un collegamento con regioni sfavorite, principalmente regioni insulari, l'aiuto potrebbe estendersi all'intera popolazione della regione. Secondo la stessa comunicazione, l'aiuto deve essere concesso senza discriminazioni determinate dall'origine dei servizi, ossia indipendentemente dall'origine di vettori del SEE che gestiscono la rotta. Ciò implica che non deve essere frapposto alcun ostacolo all'accesso di tutti i vettori aerei comunitari alla rotta in causa.
- (90) Nel caso di specie, gli aiuti sono versati esclusivamente a una compagnia aerea che opera sulla rotta in questione, ad esclusione dell'operatore concorrente. La base giuridica di tale aiuto non sembra permettere l'accesso di altre compagnie aeree al regime di aiuto. Di conseguenza, l'aiuto non è conforme alla prima delle condizioni previste, cioè l'assenza di discriminazione tra gli operatori.
- (91) La deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 2, lettera b), non è applicabile, poiché nel caso di specie non si tratta di aiuti destinati a ovviare a danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali.
- (92) L'articolo 87, paragrafo 3, enuncia un elenco di aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

(93) Al fine di salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e tenuto conto dei principi sanciti dall'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe ai principi dell'articolo 87, paragrafo 1, enunciate all'articolo 87, paragrafo 3, devono essere interpretate restrittivamente nell'esaminare un regime di aiuti o qualsiasi misura di aiuto isolata. Inoltre, tenuto conto dell'intensificata concorrenza connessa con la liberalizzazione progressiva dei trasporti aerei, la Commissione deve attenersi ad una politica rigorosa di controllo degli aiuti di Stato, al fine di evitare che essi abbiano effetti contrari all'interesse comune:

— le lettere a) e c) consentono deroghe a favore di aiuti destinati a favorire o a promuovere lo sviluppo di talune regioni ⁽¹⁸⁾. La Commissione osserva che la regione di Gerona non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), e che tale deroga non è quindi applicabile. La Commissione fa notare inoltre che la provincia di Gerona non è ammessa a beneficiare della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, ad eccezione delle zone situate nei Pirenei, che non sono interessate nel caso di specie,

— le lettere b) e d) non sono applicabili, poiché non si tratta di aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di interesse comune europeo o a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, o di aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, e in ogni caso le autorità spagnole non hanno chiesto una deroga su tali basi,

— la deroga prevista alla lettera c) riguarda gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche. La Commissione ritiene che gli aiuti a carattere operativo e non destinati a favorire un investimento possono essere autorizzati solo in via eccezionale. A tal fine, essa constata che gli aiuti non perseguono né fini ambientali né di formazione. Inoltre, la Commissione può concedere una deroga per un processo di ristrutturazione di un'impresa, ma ciò non è applicabile nel caso di Intermed.

(94) Tuttavia, gli aiuti potrebbero essere assimilati ad aiuti all'avviamento, come analizzato al considerando 101.

Applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato

(95) L'unica giustificazione fornita dalle autorità spagnole riguarda l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. A tale proposito, la Commissione ritiene che, perché un aiuto sia dichiarato compatibile sulla base di tale norma del trattato, vanno rispettate due condizioni: la necessità e la proporzionalità dell'aiuto.

(96) La Commissione ricorda che le autorità spagnole non contestano il mancato rispetto delle disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92. Detta circostanza evidenzerebbe il fatto che le autorità spagnole non consideravano necessaria l'imposizione di oneri di servizio pubblico sul collegamento aereo in questione. Ciò è stato confermato successivamente all'avvio della procedura amministrativa da parte della Commissione, poiché alla richiesta delle autorità regionali della Catalogna del 13 giugno 2002 le autorità spagnole competenti hanno opposto il rifiuto di avviare la procedura di imposizione di oneri di servizio pubblico «dal momento che non esistevano ragioni sufficienti per applicare l'articolo 4 di detto regolamento» ⁽¹⁹⁾. In tali circostanze, appare contraddittorio sostenere, da un lato, che il servizio è necessario ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato e, dall'altro, affermare che il servizio in questione non è necessario ai fini dell'applicazione del quadro giuridico ordinariamente previsto per gli oneri di servizio pubblico nel settore aereo.

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione sugli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998). Si fa riferimento a detti aiuti regionali anche al punto 36 degli orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione. Cfr. inoltre la nota 5.

⁽¹⁹⁾ Osservazioni delle autorità spagnole trasmesse con lettera del 18 marzo 2003, protocollata al segretariato generale della Commissione il 19 marzo 2003.

- (97) Visto il mancato rispetto della procedura prevista dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, non è possibile dimostrare nemmeno la proporzionalità dell'aiuto. Le autorità spagnole ritengono che l'importo della sovvenzione concessa sia inferiore al deficit subito durante il mese in cui è stato effettuato il servizio e che quindi non vi è stato eccesso di compensazione. La Commissione non contesta il fatto che l'importo dell'aiuto sia inferiore al deficit dovuto al servizio, ma ritiene che, in mancanza di strumenti obiettivi per determinare l'importo della compensazione in applicazione delle regole cogenti stabilite dal Consiglio, non è possibile escludere che altre compagnie avrebbero potuto fornire il servizio in questione con una sovvenzione inferiore.
- (98) Secondo la giurisprudenza della Corte ⁽²⁰⁾, occorre procedere a una valutazione congiunta di compatibilità quando alcune modalità di un aiuto non siano conformi a norme particolari del trattato che non siano gli articoli 87 e 88 CE e siano indissolubilmente legate all'oggetto dell'aiuto, così che non sarebbe possibile valutarle isolatamente. In una siffatta ipotesi, le condizioni delle altre disposizioni si aggiungerebbero a quelle previste dall'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE. Inoltre, è evidente che una procedura in materia di aiuti di Stato non deve mai portare a un risultato che contrasti con le disposizioni specifiche del trattato ⁽²¹⁾, né con la normativa comunitaria che si fonda su tali disposizioni.
- (99) Nel caso di specie, la procedura di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 è indissolubilmente legata all'aiuto. Conformemente a tale giurisprudenza, non è possibile dichiarare compatibile un aiuto che non sia stato concesso secondo le modalità di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92. D'altronde, l'ultima frase dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato prevede anche un requisito supplementare: «Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità». La Commissione ritiene che, nel caso di specie, sarebbe contrario all'interesse comunitario autorizzare aiuti concessi in violazione del regolamento (CEE) n. 2408/92.
- (100) Di conseguenza, gli aiuti in questione non possono essere dichiarati compatibili con l'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Aiuti all'avviamento

- (101) Al considerando 278 della 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 ⁽²²⁾ (di seguito «decisione Ryanair»), la Commissione osserva che gli aiuti in grado di sviluppare e di assicurare una migliore utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali regionali, che attualmente sono sottoutilizzate e che rappresentano un costo per la collettività, possono avere un chiaro interesse comunitario e iscriversi negli obiettivi della politica comune dei trasporti.
- (102) Nella decisione citata, la Commissione ha dichiarato che determinati aiuti al funzionamento, destinati a promuovere l'avvio di nuovi collegamenti aerei o l'intensificazione di alcune frequenze, possono rappresentare uno strumento necessario allo sviluppo dei piccoli aeroporti regionali, nella misura in cui possono effettivamente convincere le imprese interessate a correre il rischio di investire nell'apertura di nuovi collegamenti. Tuttavia, per poter considerare tali aiuti compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, occorre verificare che siano necessari e proporzionati rispetto all'obiettivo perseguito e che non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune.
- (103) È raro che gli aiuti al funzionamento possano essere considerati compatibili con il mercato comune, in quanto abitualmente alterano le condizioni di concorrenza nei settori in cui sono concessi senza peraltro essere in grado, proprio per la loro natura, di conseguire gli obiettivi fissati dalle disposizioni del trattato che contemplano le possibilità di deroga. Detti aiuti, infatti, non implicando alcun adeguamento tecnico o strutturale dell'impresa e favorendone unicamente lo sviluppo commerciale, si limitano a consentire all'impresa beneficiaria di offrire ai suoi clienti condizioni artificialmente favorevoli e di aumentare il suo margine di profitto senza alcuna giustificazione.

⁽²⁰⁾ Sentenza del 22 marzo 1977, causa 74/76, *Iannelli*, Racc. 1977, pag. 557.

⁽²¹⁾ Sentenza del 15 giugno 1993, causa C-225/91, *Matra/Commissione*, Racc. 1993, pag. I-3203.

⁽²²⁾ GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1.

- (104) Tale principio è tuttavia soggetto ad alcune eccezioni e la Commissione ha talvolta dichiarato questo tipo di aiuti compatibili a condizione che fossero rispettate alcune condizioni ⁽²³⁾.
- (105) Per dichiarare tali aiuti compatibili sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), occorre quindi stabilire se gli aiuti versati nel caso di specie siano necessari e proporzionati all'obiettivo perseguito e se non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune.

Obiettivo della misura e presenza di un interesse comunitario

- (106) La prima condizione cui è subordinata la concessione di un aiuto all'avviamento è che questo si iscriva in una politica di sviluppo aeroportuale coerente e caratterizzata dalla manifesta volontà di sviluppare la redditività di infrastrutture che non sempre sono redditizie.
- (107) La promozione dello sviluppo regionale, del turismo, dell'economia locale o dell'immagine della regione sarà quindi la conseguenza di questa politica coerente destinata in primo luogo a sviluppare l'attività aeroportuale in maniera duratura.
- (108) Gli aeroporti regionali potrebbero anche rappresentare una soluzione ad uno dei problemi della politica dei trasporti, quello della saturazione della capacità dei grandi aeroporti ⁽²⁴⁾.
- (109) Nel caso di specie, nessuna informazione indica che altre compagnie desiderose di avviare collegamenti tra Gerona e altre destinazioni abbiano avuto accesso ad aiuti simili. La Commissione non è stata informata dell'esistenza di un progetto di sviluppo delle attività aeroportuali. Le autorità spagnole si limitano ad informare che l'aeroporto di Gerona non accoglieva alcun volo di linea fino all'attivazione del servizio tra Gerona e Madrid.

Necessità dell'aiuto

- (110) La Commissione ha definito il criterio della necessità dell'aiuto nella decisione Ryanair ⁽²⁵⁾. In tal senso, gli aiuti all'avviamento devono risultare indispensabili allo sviluppo dell'aeroporto. Occorre rispettare determinate condizioni.
- (111) In primo luogo, gli aiuti erogati alle compagnie aeree devono essere utilizzati esclusivamente per l'attivazione di nuovi collegamenti o di nuove frequenze che comportino una crescita del volume netto di passeggeri in partenza dall'aeroporto regionale, in modo tale da assumere una parte del rischio sostenuto dalla compagnia.
- (112) In secondo luogo, gli aiuti non devono essere erogati quando il collegamento è già esistente: il rischio assunto dalla compagnia è minore o addirittura assente e l'aiuto non è quindi giustificato. Di conseguenza, una compagnia che già opera un determinato collegamento in partenza da un aeroporto non può beneficiare di un sostegno pubblico.
- (113) In terzo luogo, gli aiuti non possono essere erogati per nuovi collegamenti che una compagnia aerea intenda operare in sostituzione e a seguito della soppressione di collegamenti che abbiano già beneficiato di aiuti all'avviamento. Infatti, a parità di altre condizioni, l'aeroporto non beneficerebbe di alcun effetto netto positivo in termini di numero di passeggeri accolti. Gli aiuti non possono altresì essere concessi per un collegamento attivato dalla compagnia in sostituzione di collegamenti in precedenza operati a partire da altri aeroporti situati nello stesso bacino di utenza dal punto di vista economico o demografico. La Commissione ritiene infatti essenziale che gli aiuti all'avviamento non determinino un'escalation delle sovvenzioni, ad esempio attraverso la delocalizzazione delle linee una volta concesso il livello massimo di aiuti. Tale pratica sarebbe infatti contraria all'obiettivo stesso degli aiuti all'avviamento, ossia lo sviluppo dell'aeroporto in maniera conforme all'interesse comune.

⁽²³⁾ Decisione Ryanair, considerando 281.

⁽²⁴⁾ Decisione Ryanair, considerando 287-296.

⁽²⁵⁾ Decisione Ryanair, considerando 298-307.

- (114) In quarto luogo, gli aiuti non devono essere destinati ad aiutare un nuovo entrante ad attivare un collegamento su una rotta già esistente e a entrare in concorrenza diretta con la compagnia che già opera su quella determinata rotta in partenza dall'aeroporto. Per competere con l'operatore esistente, il nuovo arrivato dovrà contare sulle sue sole forze e non su aiuti pubblici.
- (115) Per quanto riguarda la prima, la seconda e la quarta condizione, occorre ricordare che il collegamento Gerona-Madrid-Gerona era già stato assicurato da un'altra compagnia fino al 28 ottobre 2001, che l'aveva interrotto per la scarsa redditività del servizio. Il collegamento non era assicurato da alcun altro vettore al momento della conclusione del contratto tra le autorità pubbliche interessate e Intermed, il 26 marzo 2002. Tuttavia, un altro operatore, Air Catalunya, aveva iniziato ad operare sulla stessa rotta qualche giorno dopo, il 3 aprile 2002. Intermed ha infine avviato l'attività il 15 aprile 2002. Il fatto che le due compagnie abbiano cominciato ad operare sul collegamento Gerona-Madrid-Gerona con 12 giorni di differenza non permette di determinare in maniera chiara e definitiva se il servizio fornito da Intermed possa essere considerato un nuovo collegamento.
- (116) La terza condizione è rispettata nel caso di specie, poiché il collegamento Madrid-Gerona-Madrid era il primo assicurato da Intermed.
- (117) Le spese di marketing e di pubblicità da affrontare all'avvio per pubblicizzare il collegamento possono essere considerate necessarie in funzione del loro obiettivo, che è quello di far conoscere al pubblico l'esistenza di detto collegamento aereo.

Effetto incentivante dell'aiuto

- (118) Gli aiuti devono avere un effetto incentivante, ossia devono consentire a un'impresa di sviluppare un'attività che non avrebbe intrapreso senza sostegno pubblico. Tuttavia, dopo un certo termine, l'attività deve risultare redditizia senza necessità di aiuti. Per questo motivo, gli aiuti destinati all'apertura di nuovi collegamenti o all'intensificazione delle frequenze devono essere limitati nel tempo. Gli aiuti servono ad avviare un nuovo collegamento, ma non possono mantenerlo artificialmente: le rotte operate devono risultare in seguito economicamente redditizie.
- (119) La Commissione ritiene che per gli aiuti all'avviamento nei trasporti aerei ⁽²⁶⁾ sia ragionevole un periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'avvio di ciascun collegamento, soprattutto per i collegamenti point-to-point verso destinazioni intraeuropee.
- (120) Nel caso di specie, il finanziamento parziale del collegamento Gerona-Madrid e le misure di pubblicità sono limitati nel tempo (il contratto aveva una validità di tre anni), in particolare fino al consolidamento della rotta e alla generazione autonoma di utili, o fino all'attivazione, da parte di un altro vettore aereo privo di aiuti pubblici o finanziamenti statali, di un volo tra Gerona e Madrid con caratteristiche analoghe a quelle del volo oggetto del contratto, per quanto riguarda in particolare il tipo di aeromobile, la frequenza, le tariffe e il periodo di servizio.

Proporzionalità dell'aiuto

- (121) Occorre verificare l'esistenza di un doppio nesso di proporzionalità tra l'aiuto e il contesto in cui si inquadra. In primo luogo, deve esistere uno stretto legame tra l'obiettivo dello sviluppo aeroportuale, che implica un aumento netto del traffico passeggeri, e il livello dell'aiuto erogato alla compagnia aerea. Pertanto, l'importo dell'aiuto dovrebbe essere calcolato per passeggero, in modo da non favorire indebitamente una compagnia aerea che non sia in grado di assicurare a un aeroporto il volume di passeggeri necessario al suo sviluppo, favorendo viceversa le compagnie in grado di realizzare gli obiettivi che permettono lo sviluppo dell'aeroporto.

⁽²⁶⁾ Decisione Ryanair, considerando 312-314.

(122) Un secondo nesso di proporzionalità deve sussistere tra l'aiuto e i costi sostenuti dal beneficiario. La Commissione ricorda che l'intensità dell'aiuto, che la Commissione limita al 50 % nel caso di aiuti all'avviamento, non si applica a tutti i costi di funzionamento (al netto delle entrate) dei collegamenti aerei interessati.

a) Sono ammissibili agli aiuti all'avviamento solo i costi supplementari di avviamento che il vettore aereo non deve sostenere a regime e che necessitano di un contributo pubblico per ripartire il rischio di un'assenza di redditività legato alla fase di avviamento. Nel caso di Intermed, tali costi riguardano, ad esempio, le spese pubblicitarie e per attività promozionali da sostenere inizialmente per far conoscere il nuovo collegamento e le spese di insediamento sostenute da Intermed a Gerona.

b) Al contrario, l'aiuto non può riguardare i normali costi operativi di Intermed (locazione o ammortamento degli aerei, carburante, personale di volo, servizi di catering).

Trasparenza, parità di trattamento degli operatori e non discriminazione nella concessione degli aiuti

(123) L'importo degli aiuti concessi ad una compagnia aerea per lo sviluppo dei servizi di trasporto aereo deve essere trasparente. Ad esempio, per poter essere facilmente identificabile ed identificato, tale importo dovrebbe essere calcolato per passeggero imbarcato.

(124) La disponibilità di un aeroporto a concedere aiuti in cambio di prestazioni economiche, quali l'avvio di nuovi collegamenti, deve essere pubblicizzata, in modo da consentire alle compagnie aeree interessate di manifestare il proprio interesse e di ottenere soddisfazione. Occorre quindi rispettare le regole e i principi eventualmente applicabili in materia di appalti pubblici e concessioni di servizio.

(125) Gli aeroporti che desiderano promuovere lo sviluppo dei servizi di trasporto aereo devono definire criteri obiettivi per quanto riguarda l'importo massimo e la durata degli aiuti, in modo tale da assicurare la parità di trattamento fra tutte le compagnie aeree.

(126) Per evitare discriminazioni nell'erogazione degli aiuti ed impedire che una compagnia aerea venga indebitamente favorita in un determinato aeroporto, gli Stati membri devono prevedere appositi meccanismi di ricorso.

Sanzioni e meccanismo di rimborso

(127) Occorre prevedere un sistema di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto da parte di una compagnia aerea degli impegni assunti nei confronti dell'aeroporto al momento dell'erogazione dell'aiuto. Un sistema di recupero dell'aiuto può consentire all'aeroporto di assicurarsi che la compagnia aerea rispetti i propri impegni. Il contratto concluso nel caso di specie prevede in effetti un sistema di recupero degli aiuti in caso di mancato rispetto degli impegni assunti da Intermed.

Cumulo degli aiuti

(128) In linea di principio, qualora si tratti di aiuti a carattere sociale o di compensazioni di oneri di servizio pubblico qualificate come aiuti, le somme erogate non possono essere cumulate con altre sovvenzioni ottenute dai vettori aerei. Esse non possono altresì, in base alle regole di proporzionalità enunciate in precedenza, essere cumulate con altri aiuti relativi agli stessi costi, anche qualora tali aiuti siano corrisposti in un altro Stato membro. L'insieme degli aiuti erogati a favore di una nuova rotta non deve in alcun caso superare il 50 % dei costi di avviamento di tale destinazione.

(129) Per mantenere l'effetto incentivante degli aiuti all'avviamento dei collegamenti aerei come strumento di sviluppo dei soli aeroporti regionali, la Commissione ritiene necessario assicurarsi che tali aiuti non possano procurare alcun vantaggio indiretto ai grandi aeroporti, già ampiamente aperti al traffico internazionale e alla concorrenza. Occorrerà quindi prestare una particolare attenzione al limite massimo dei costi ammissibili allorché venga operato un collegamento tra Gerona, nel caso di specie, ed un aeroporto di grandi dimensioni come Madrid.

(130) Gli aiuti non possono altresì essere concessi quando l'accesso ad una determinata rotta è riservato ad un unico vettore aereo, a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, e in particolare a norma del paragrafo 1, lettera d), del suddetto articolo.

- (131) Nel caso di specie, Intermed non beneficia, per i collegamenti in partenza da Gerona, di sovvenzioni a titolo di aiuti sociali né a titolo di compensazione di oneri di servizio pubblico, come segnalato sopra. L'accesso alla linea operata da Intermed in partenza da Gerona non è riservato unicamente a tale vettore conformemente a una procedura d'appalto a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

Descrizione dei provvedimenti che lo Stato membro deve adottare per rendere l'aiuto compatibile

- (132) La Commissione osserva che gli aiuti erogati a Intermed dal Governo autonomo di Catalogna, dal Consiglio generale di Gerona e dalla Camera di commercio e dell'industria di Gerona soddisfano alcuni dei requisiti applicabili agli aiuti all'avviamento destinati a promuovere i servizi aerei in partenza degli aeroporti regionali; tuttavia, poiché altri requisiti non sono soddisfatti, occorre imporre in alcuni casi determinate condizioni per assicurarne la compatibilità.

- (133) Gli aiuti concessi dal Governo autonomo di Catalogna, dal Consiglio generale di Gerona e dalla Camera di commercio e dell'industria di Gerona nella forma del finanziamento del servizio aereo tra Gerona e Madrid sono considerati compatibili con il mercato comune come aiuti all'avviamento di nuovi collegamenti aerei alle seguenti condizioni:

- a) i contributi devono iscriversi nel quadro di una politica di sviluppo dell'aeroporto di Gerona;
- b) tutti i contributi devono essere limitati nel tempo e la durata non può superare i cinque anni dall'avvio del nuovo collegamento;
- c) detti contributi non possono essere versati se gli aiuti sono destinati ad aiutare un nuovo entrante ad attivare un collegamento su una rotta già esistente e a entrare in concorrenza diretta con la compagnia che già opera in condizioni simili su quella determinata rotta in partenza dall'aeroporto di Gerona;
- d) i contributi devono essere giustificati mediante un piano di sviluppo definito da Intermed e preventivamente convalidato dalle autorità competenti per la linea interessata. Il piano deve precisare i costi sostenuti e ammissibili, che devono riguardare direttamente la promozione della linea al fine di renderla redditizia senza aiuti alla scadenza del contratto. I costi ammissibili sono quelli direttamente legati all'avviamento, come descritto al punto 122 della presente decisione. A tal fine, se necessario, le autorità competenti potranno essere assistite da un revisore contabile indipendente;
- e) l'insieme degli aiuti a favore di un nuovo collegamento aereo non deve superare il 50 % dei costi di avviamento e di pubblicità in relazione alla destinazione. Analogamente, i contributi versati per una destinazione non possono superare il 50 % dei costi effettivi di tale destinazione;
- f) Intermed dovrà rimborsare i contributi versati dal Governo autonomo di Catalogna, dal Consiglio generale di Gerona e dalla Camera di commercio e dell'industria di Gerona che al termine del periodo di avviamento previsto dal contratto non soddisfano i criteri stabiliti;
- g) la Spagna dovrà istituire un regime di aiuti non discriminatorio e trasparente per assicurare la parità di trattamento delle compagnie aeree intenzionate a sviluppare nuovi servizi di trasporto aereo in partenza dall'aeroporto di Gerona, secondo i criteri obiettivi stabiliti nella presente decisione.

- (134) Qualora non siano soddisfatte dette condizioni, la Spagna dovrà recuperare integralmente i corrispondenti aiuti menzionati al considerando precedente.

VI. CONCLUSIONI

La Commissione constata che la Spagna ha illegittimamente erogato aiuti alla compagnia aerea Intermed in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, considerato il contributo che tali aiuti possono fornire all'avvio di nuovi servizi di trasporto aereo e allo sviluppo durevole di un aeroporto regionale, una parte di tali aiuti può essere dichiarata compatibile con il mercato comune alle condizioni precisate nel considerando 133,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti di Stato concessi al Regno di Spagna a favore della compagnia aerea Intermed, per un importo di 919 879,98 EUR e di 120 202 EUR sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), come aiuti all'avviamento di nuovi collegamenti, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti.

Articolo 2

1. I contributi devono iscriversi nel quadro di una politica di sviluppo dell'aeroporto di Gerona.
2. Tutti i contributi devono essere limitati nel tempo e la durata non può superare i cinque anni dall'avvio del nuovo collegamento.
3. Detti contributi non possono essere versati se gli aiuti sono destinati ad aiutare un nuovo entrante ad attivare un collegamento su una rotta già esistente e a entrare in concorrenza diretta con la compagnia che già opera in condizioni simili su quella determinata rotta in partenza dall'aeroporto di Gerona.
4. I contributi devono essere giustificati mediante un piano di sviluppo definito da Intermed e preventivamente convalidato dalle autorità competenti per la linea interessata. Il piano deve precisare i costi sostenuti e ammissibili, che devono riguardare direttamente la promozione della linea al fine di renderla redditizia senza aiuti alla scadenza del contratto tra il Governo autonomo di Catalogna, il Consiglio generale di Gerona, la Camera di commercio e dell'industria di Gerona e Intermed.
5. I costi ammissibili, direttamente legati all'avviamento, devono soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) coprire i costi supplementari di avviamento che il vettore aereo non deve sostenere a regime e che necessitano di un contributo pubblico per ripartire il rischio di un'assenza di redditività legato alla fase di avviamento;
 - b) al contrario, non coprire i normali costi operativi (locazione o ammortamento degli aerei, carburante, personale di volo, servizi di catering).

Se necessario le autorità competenti potranno essere assistite da un revisore contabile indipendente.

6. L'insieme degli aiuti a favore di un nuovo collegamento aereo non deve superare il 50 % dei costi di avviamento e di pubblicità in relazione alla destinazione. Analogamente, i contributi versati per una destinazione non possono superare il 50 % dei costi effettivi di tale destinazione.

7. Intermed dovrà rimborsare i contributi versati dal Governo autonomo di Catalogna, dal Consiglio generale di Gerona e dalla Camera di commercio e dell'industria di Gerona che al termine del periodo di avviamento previsto dal contratto non soddisfano i criteri stabiliti.

8. La Spagna dovrà istituire un regime di aiuti non discriminatorio e trasparente per assicurare la parità di trattamento delle compagnie aeree intenzionate a sviluppare nuovi servizi di trasporto aereo in partenza dall'aeroporto di Gerona, secondo i criteri obiettivi stabiliti nella presente decisione.

Articolo 3

1. Il Regno di Spagna adotta tutti i provvedimenti necessari per ottenere la restituzione degli aiuti di cui all'articolo 1, paragrafo 2, messi illegittimamente a disposizione del beneficiario.

2. Il recupero viene eseguito senza indugio e secondo le procedure del diritto interno, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. L'importo da recuperare comprende gli interessi composti, che decorrono dalla data in cui l'aiuto è divenuto disponibile per il beneficiario fino alla data del recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale.

Articolo 4

Entro due mesi dalla data della notifica della presente decisione, il Regno di Spagna informa la Commissione dei provvedimenti adottati per conformarvisi.

Articolo 5

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 ottobre 2004.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente
