

**DECISIONE DELLA COMMISSIONE****dell'11 febbraio 2014****relativa alla misura di aiuto SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ed ex 12/N) – Polonia — Riconversione dell'aeroporto di Gdynia-Kosakowo***[notificata con il numero C(2014) 759]***(Il testo in lingua polacca è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/883/UE)

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 formulare osservazioni a norma delle suddette disposizioni <sup>(1)</sup>,

considerando quanto segue:

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) Con lettera del 7 settembre 2012 le autorità polacche hanno comunicato alla Commissione, per ragioni di certezza del diritto, l'intenzione di finanziare la riconversione di un aeroporto militare, situato nei pressi di Gdynia, a nord della Polonia, in aeroporto civile. La misura è stata registrata come un caso di aiuto di Stato con il numero SA.35388.
- (2) Con lettere del 7 novembre 2012 e del 6 febbraio 2013 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni sulla misura notificata. Il 7 dicembre 2012 e il 15 marzo 2013, la Polonia ha presentato informazioni aggiuntive. Il 17 aprile 2013 si è tenuto un incontro tra la Commissione e le autorità polacche. In occasione di tale incontro le autorità polacche hanno confermato che il finanziamento notificato era già stato accordato in modo irrevocabile.
- (3) Con lettera del 15 maggio 2013 la Commissione ha informato la Polonia che stava trasferendo il caso al registro degli aiuti non notificati (caso NN) poiché la parte principale del finanziamento notificato alla Commissione era già stata concessa in modo irrevocabile. Con lettera del 16 maggio 2013 la Polonia ha presentato ulteriori informazioni.
- (4) Con lettera del 10 luglio 2013 la Commissione ha informato la Polonia della sua intenzione di avviare un procedimento in base all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) <sup>(2)</sup> (in appresso «la decisione di avvio del procedimento») riguardo al finanziamento concesso alla Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (in appresso «Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l.») dalla città di Gdynia (in appresso «Gdynia») e dal comune di Kosakowo (in appresso «Kosakowo»). La Polonia ha presentato le sue osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento in data 6 agosto 2013.
- (5) La decisione di avvio del procedimento adottata dalla Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(3)</sup>. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni sulla misura in esame entro un mese dalla data di pubblicazione.
- (6) La Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione dalle parti interessate. La Polonia ne è stata informata con lettera del 9 ottobre 2013.

<sup>(1)</sup> GU C 243 del 23.8.2013, pag. 25.

<sup>(2)</sup> A decorrere dal 1° dicembre 2009, l'articolo 87 e l'articolo 88 del trattato CE sono sostituiti, rispettivamente, dall'articolo 107 e dall'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti all'articolo 107 e all'articolo 108 del TFUE vanno intesi rispettivamente, ove necessario, come riferimenti all'articolo 87 e all'articolo 88 del trattato CE. Il TFUE ha introdotto anche un certo numero di modifiche terminologiche, come il cambiamento di «Comunità» in «Unione» e di «mercato comune» in «mercato interno». Nella presente decisione sarà utilizzata la terminologia del TFUE.

<sup>(3)</sup> Cfr. nota 1.

- (7) Con lettera del 30 ottobre 2013 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni. La Polonia ha fornito informazioni aggiuntive con lettere del 4 novembre 2013 e del 15 novembre 2013. Il 26 novembre 2013 ha avuto luogo un incontro tra la Commissione e le autorità polacche. La Polonia ha fornito informazioni aggiuntive con lettere del 3 dicembre 2013 e del 2 gennaio 2014.

## 2. DESCRIZIONE DELLE MISURE E DEI MOTIVI DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

### 2.1. CONTESTO DELL'INDAGINE

- (8) Il caso riguarda il finanziamento di un nuovo aeroporto civile nella regione Pomerania, al confine tra la città di Gdynia e il comune di Kosakowo, a 25 chilometri dall'aeroporto di Danzica <sup>(4)</sup>. Il nuovo aeroporto è proprietà e sarà gestito dalla Gdynia-Kosakowo Airport Ltd (in appresso denominata anche «il gestore aeroportuale» o «l'aeroporto di Gdynia»). Il gestore aeroportuale è controllato interamente dalle città di Gdynia e Kosakowo.
- (9) Il progetto di investimento mira a creare un secondo aeroporto per la Pomerania partendo dall'infrastruttura di un aeroporto militare sito a Kosakowo <sup>(5)</sup>. Il nuovo aeroporto gestirà prevalentemente traffico aereo generale (ad esempio, aerei privati, alianti/velivoli sportivi leggeri), vettori low-cost (in appresso «LCC») e voli charter. All'atto della notifica era previsto che l'aeroporto cominciasse ad operare all'inizio del 2014. Una relazione del 2012 redatta da PricewaterhouseCoopers (in appresso «PWC») conteneva le seguenti previsioni per il traffico passeggeri durante i primi anni di attività: circa [...] nel 2014, [...] nel 2017, [...] nel 2020 e circa [...] nel 2028.
- (10) Il progetto risale all'aprile del 2005 quando diverse autorità regionali, il ministero della Difesa nazionale e i rappresentanti dell'aeroporto di Danzica <sup>(6)</sup> hanno firmato una lettera d'intenti vertente sulla realizzazione di un nuovo aeroporto per la Pomerania sulla base dell'infrastruttura dell'aeroporto militare di Kosakowo. Nel luglio 2007 le autorità locali di Gdynia e Kosakowo hanno costituito una società denominata Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l.. Nel dicembre 2009 Gdynia e Kosakowo hanno convinto il ministero dei Trasporti ad acconsentire a che l'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. divenisse in seguito responsabile del nuovo aeroporto. Su tale base, con un accordo del 9 settembre 2010, il governo polacco ha trasferito l'area di 254 ettari dell'aeroporto militare a Kosakowo per un periodo di 30 anni; Kosakowo ha poi concesso in locazione il terreno all'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. per lo stesso periodo.

### Il progetto di investimento

- (11) Dato che il preesistente aeroporto di Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) era stato originariamente utilizzato soltanto per fini militari, il gestore del nuovo aeroporto dovrebbe essere in grado di utilizzare le infrastrutture presenti (quali una pista da 2 500 metri, vie di rullaggio, un'area di stazionamento, apparecchiature di navigazione ecc.). Il costo totale dell'investimento del progetto di conversione è stimato in 164,9 milioni di PLN (41,2 milioni di EUR <sup>(7)</sup>) in termini nominali e 148,4 milioni di PLN (37,1 milioni di EUR) in termini reali. La tabella sottostante fornisce una panoramica del graduale sviluppo dell'aeroporto, suddiviso in quattro fasi. Secondo la Polonia, il costo

<sup>(4)</sup> A seconda del tragitto scelto, la distanza in auto tra gli aeroporti di Gdynia e di Danzica è compresa tra i 26 e i 29 chilometri; fonte: Google maps, Bing maps. L'aeroporto di Danzica è proprietà ed è gestito dalla società Aeroporto Lech Wałęsa di Danzica, costituita da enti pubblici. Il capitale sociale della società è suddiviso come segue: città di Danzica (32 %), regione Pomerania (32 %), l'impresa statale «Aeroporti polacchi» State Enterprise (31 %), città di Sopot (3 %) e città di Gdynia (2 %). L'aeroporto Lech Wałęsa di Danzica (in appresso «l'aeroporto di Danzica») è il terzo aeroporto più grande della Polonia. Nel 2012 ha registrato 2,9 milioni di passeggeri (2,7 milioni su voli di linea e 0,2 milioni su voli charter).

Le seguenti otto compagnie aeree offrono voli in partenza dall'aeroporto di Danzica (dato relativo al gennaio 2014): Wizzair (22 destinazioni), Ryanair (7 destinazioni), EuroLOT (4 destinazioni), LOT (2 destinazioni), Lufthansa (2 destinazioni), SAS (2 destinazioni), Air Berlin (1 destinazione) e Norwegian (1 destinazione). Con l'apertura di un nuovo terminal nel maggio 2012, l'aeroporto di Danzica dispone di una capacità di 5 milioni di passeggeri l'anno. In base alle informazioni fornite dalla Polonia, l'ampliamento del terminal (previsto per il 2013-2015) porterà la capacità dell'aeroporto a 7 milioni di passeggeri. Anche l'investimento presso l'aeroporto di Danzica era stato finanziato con aiuti di Stato [si veda la decisione della Commissione del 2008 nel caso dell'aiuto di Stato N 153/08 — 1,7 milioni di EUR (GU C 46 del 25.2.2009, pag. 7), e la decisione della Commissione del 2009 nel caso dell'aiuto di Stato N 472/08, a seguito della quale la Polonia ha erogato circa 33 milioni di EUR per l'aeroporto di Danzica (GU C 79 del 2.4.2009, pag. 2)].

<sup>(5)</sup> Il preesistente aeroporto militare di Gdynia-Oksywie si trova al confine tra la città di Gdynia e il comune di Kosakowo.

<sup>(6)</sup> L'accordo era stato firmato dalle autorità della Pomerania, dalle città di Danzica, Gdynia e Sopot, dal comune di Kosakowo, dai rappresentanti del governo polacco (il governatore della Pomerania, il ministero della Difesa nazionale e il ministero dei trasporti) e dall'aeroporto di Danzica.

<sup>(7)</sup> Il tasso di cambio impiegato ai fini della presente decisione è di 1 EUR = 4 PLN, corrispondente al tasso di cambio medio per il 2010. Fonte: Eurostat.

totale dell'investimento comprende anche gli investimenti relativi all'esecuzione di interventi rientranti nella competenza dei poteri pubblici <sup>(8)</sup> per un importo di circa [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR) in totale (per tutte e quattro le fasi).

Tabella 1

### Costo nominale totale dell'investimento presso l'aeroporto di Gdynia-Kosakowo nel periodo 2007-2030

Progetto di investimento	Costo in PLN	Costo in EUR
<b>Fase I: 2007 - 2011</b>	[...]	[...]
Lavori preparatory (ad esempio, bonifica dell'area, eliminazione di vecchi edifici e alberi), studi di fattibilità, progettazione		
<b>Fase II: 2012 - 2013</b>	[...]	[...]
— Terminal (da ultimare nel giugno 2013 e inizialmente utilizzato per l'aviazione generale) — Edificio a uso amministrativo dell'aeroporto e per il personale antincendio — Ristrutturazione dell'area di stazionamento — Infrastruttura energetica, luci di navigazione e recinzione dell'aeroporto — Manutenzione dell'aeroporto e dispositivi di sicurezza — Adeguamento degli equipaggiamenti di navigazione — Strade di accesso, stazione di servizio e parcheggio		
<b>Fase III: 2014 - 2019</b>	[...]	[...]
— Investimenti necessari per operare con aeroplani di dimensioni maggiori (ad esempio, Boeing 737 o Airbus A320), qual ampliamento delle vie di rullaggio, area di stazionamento e equipaggiamento dell'aeroporto — Altri investimenti per servizi a favour dei passeggeri (ad esempio, ampliamento del parcheggio)		
<b>Fase IV: 2020 - 2030</b>	[...]	[...]
— Ampliamento del terminal — Ampliamento dell'edificio ad uso amministrativo dell'aeroporto e per il personale antincendio — Ampliamento delle aree di stazionamento, delle vie di rullaggio e dei parcheggi		
<b>Totale costi di investimento</b>	164,90	41,02

Fonte: informazioni fornite dalla Polonia.

### Finanziamento del progetto di investimento

- (12) Il progetto di investimento sarà finanziato mediante apporti di capitale degli azionisti pubblici (vale a dire, Gdynia e Kosakowo). Gli apporti di capitale sono diretti a coprire sia i costi dell'investimento che i costi operativi dell'aeroporto nella fase iniziale della sua attività (cioè il periodo sino alla fine del 2019). Gli azionisti pubblici si aspettano che il gestore aeroportuale inizierà a generare profitti, e sarà così in grado di finanziare tutte le sue attività con ricavi propri a partire dal 2020.
- (13) Prima che il progetto fosse notificato alla Commissione (vale a dire prima del 7 settembre 2012), gli azionisti pubblici dell'aeroporto di Gdynia hanno concordato di contribuire alla realizzazione del progetto di investimento con un importo totale di circa 207,48 milioni di PLN <sup>(9)</sup> (circa 51,87 milioni di EUR) e di coprire le perdite dell'aeroporto nei suoi primi anni di attività. Gdynia fornirebbe un contributo in contanti di 142,48 milioni di PLN (circa 35,62 milioni di EUR) nel periodo 2007-2019, mentre Kosakowo ha apportato un contributo in contanti di 0,1 milioni di PLN (25 000 EUR) all'atto della costituzione della società. Negli anni 2011-2040 Kosakowo dovrebbe inoltre apportare un contributo non in denaro di 64,9 milioni di PLN (circa 16,2 milioni di EUR) mediante la permuta di parte del canone annuale dovuto dall'aeroporto di Gdynia in ragione del contratto di locazione con azioni nell'aeroporto (si veda la tabella 2 sottostante).

<sup>(8)</sup> Secondo la Polonia, gli investimenti rientranti nella competenza dei poteri pubblici comprendono gli edifici e le attrezzature per il personale antincendio, i funzionari doganali, gli addetti alla sicurezza dell'aeroporto, i funzionari di polizia e le guardie di frontiera, la recinzione perimetrale dell'aeroporto con video sorveglianza ecc.

<sup>(9)</sup> In termini nominali.

Tabella 2

**Finanziamento del progetto di investimento mediante aumenti di capitale**

in milioni di PLN in milioni di EUR

<b>Prima del 18 giugno 2012</b>		
Apporti di capitale in denaro di Gdynia	60,73	15,18
Apporti di capitale in denaro di Kosakowo	0,10	0,03
Capitalizzazione del debito da parte di Kosakowo	3,98	1,00
<b>Totale conferimenti anteriori al 18 giugno 2012</b>	<b>64,81</b>	<b>16,20</b>
<b>Previsi dopo il 18 giugno 2012</b>		
<b>Apporti di capitale in denaro di Gdynia:</b>	<b>81,75</b>	<b>20,44</b>
dei quali:		
nel 2013	29,90	7,48
nel 2015	[...]	[...]
nel 2016	[...]	[...]
nel 2017	[...]	[...]
nel 2018	[...]	[...]
nel 2019	[...]	[...]
<b>Capitalizzazione del debito da parte di Kosakowo</b>	<b>60,92</b>	<b>15,23</b>
di cui		
nel 2013-2039 (27*PLN [...])	[...]	[...]
nel 2040	[...]	[...]
<b>Totale conferimenti previsti dopo il 18 giugno 2012</b>	<b>142,67</b>	<b>35,67</b>
<b>Capitale totale previsto della Gdynia-Kosakowo Airport Ltd</b>	<b>207,48</b>	<b>51,87</b>

Fonte: informazioni fornite dalla Polonia.

## 2.2. MOTIVI CHE GIUSTIFICANO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE E VALUTAZIONE INIZIALE

(14) La decisione di avvio del procedimento ha sollevato le seguenti questioni:

- in primo luogo, se il finanziamento pubblico del progetto di investimento sia conforme al principio dell'investitore in economia di mercato, in particolare per quanto riguarda (i) l'applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato nel tempo e le modalità di applicazione del principio in questione, e (ii) se l'analisi del principio dell'investitore in economia di mercato compiuta dalle autorità polacche, che ha portato a un valore attuale netto (in appresso «VAN») <sup>(10)</sup> positivo, sia basata su premesse realistiche e affidabili,

<sup>(10)</sup> Il valore attuale netto indica se il rendimento di un determinato progetto superi il costo (opportunità) del capitale. Un progetto è ritenuto un investimento economicamente redditizio se genera un VAN positivo. Gli investimenti che generano un rendimento inferiore al costo (opportunità) del capitale non sono economicamente redditizi. Il costo (opportunità) del capitale si riflette nel tasso di attualizzazione.

— in secondo luogo, se l'aiuto al funzionamento e agli investimenti a favore dell'aeroporto di Gdynia possa essere considerato compatibile con il mercato interno.

### **Applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato**

- (15) Per quanto riguarda la prima questione, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato condotto nel 2012, ossia dopo che gli azionisti pubblici avevano assunto la decisione irrevocabile di finanziare la conversione dell'aeroporto, possa essere utilizzato per valutare l'esistenza di un aiuto di Stato. La Commissione ha sollevato quindi il dubbio che lo scenario controfattuale, in cui si ipotizza di porre termine all'investimento nel 2012, non fosse corretto.
- (16) Dato che per l'aeroporto di Gdynia è previsto un modello commerciale (concentrato su voli LCC e charter e traffico aereo generale) simile a quello dell'aeroporto di Danzica, aeroporto questo già esistente, con capacità residua e ulteriori piani di espansione, e distante solo 25 km, la Commissione dubita che le previsioni sui ricavi per l'aeroporto di Gdynia siano state fondate su premesse realistiche, in particolare rispetto al livello delle tasse aeroportuali e del traffico passeggeri previsto. La Commissione ha osservato, segnatamente, che il piano di attività per l'aeroporto di Gdynia prevedeva tasse passeggeri superiori rispetto a quelle applicate, dopo la deduzione degli sconti/delle riduzioni, presso l'aeroporto di Danzica e presso altri aeroporti regionali equiparabili in Polonia.
- (17) La Commissione ha anche messo in dubbio che il piano di attività abbia preso in considerazione tutti gli incentivi previsti (quali sostegno commerciale, sconti o altri incentivi allo sviluppo delle rotte ecc.) che devono essere concessi direttamente dall'aeroporto di Gdynia, dai suoi azionisti o da altre autorità regionali per indurre le compagnie aeree a prevedere nuove rotte dall'aeroporto.
- (18) Poiché generalmente il tasso di crescita di un'impresa non supera quello del settore economico in cui essa opera (in termini cioè di crescita del PIL), la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il tasso di crescita del fatturato del [...], utilizzato per calcolare il valore terminale, sia corretto<sup>(11)</sup>. Tale dubbio incide direttamente sulla valutazione della redditività del progetto di investimento, dal momento che il valore netto del nuovo aeroporto diventa positivo solo alla luce del valore terminale del progetto a partire dal 2040 (i flussi di cassa cumulativi attualizzati nel periodo della proiezione del 2010-2040 sono negativi).
- (19) Pertanto, la Commissione ha ritenuto che il finanziamento pubblico del progetto di investimento dia luogo a benefici economici selettivi a favore del gestore dell'aeroporto di Gdynia. Il finanziamento pubblico è stato poi concesso con risorse statali ed è imputabile allo Stato. Esso inoltre falsa o minaccia di falsare la concorrenza e gli scambi tra Stati membri. Essendo soddisfatti tutti i criteri cumulativi previsti ai fini della nozione di aiuto, la Commissione ha ritenuto che il finanziamento pubblico costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

### **Compatibilità dell'aiuto**

- (20) Per quanto attiene alla seconda questione, la Commissione ha manifestato dubbi sul fatto che l'aiuto agli investimenti e al funzionamento per l'aeroporto di Gdynia possa essere ritenuto compatibile con il mercato interno.
- (21) Circa l'aiuto agli investimenti, la Commissione ha sollevato il dubbio che non siano soddisfatti tutti i criteri di ammissibilità previsti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005<sup>(12)</sup> per l'aiuto agli investimenti a favore degli aeroporti. La Commissione ha sollevato in particolare il dubbio che l'investimento in questione non soddisfi un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, che l'infrastruttura non sia necessaria e proporzionata all'obiettivo conseguito e che essa non offra prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine. Essa inoltre ha messo in dubbio che l'impatto sullo sviluppo degli scambi sia in linea con l'interesse generale.
- (22) Per quanto concerne l'aiuto al funzionamento sotto forma di copertura delle perdite operative dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. durante i suoi primi anni di attività, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che tale aiuto possa beneficiare della deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE. In particolare, la Commissione ha sollevato il dubbio che l'aiuto al funzionamento non possa essere considerato compatibile in base agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (in appresso «gli orientamenti»)<sup>(13)</sup>.

<sup>(11)</sup> Il valore terminale è il valore attuale di tutti i flussi di cassa futuri generati in presenza di un tasso di crescita che si mantiene stabile per sempre (vale a dire, il valore netto del gestore aeroportuale nell'ultimo anno del piano di attività presentato).

<sup>(12)</sup> Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).

<sup>(13)</sup> Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13).

### 3. OSSERVAZIONI DELLA POLONIA

#### 3.1. APPLICAZIONE DEL PRINCIPIO DELL'INVESTITORE IN ECONOMIA DI MERCATO ED ESISTENZA DELL'AIUTO

- (23) La Polonia ribadisce la sua posizione, ovvero che il finanziamento pubblico dell'investimento nell'aeroporto di Gdynia è compatibile con il principio dell'investitore in economia di mercato e non integra pertanto un aiuto di Stato. A questo proposito, la Polonia si richiama agli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato condotti, in relazione all'investimento, nel periodo 2010-2012. La Polonia afferma che i suddetti studi hanno individuato un valore attuale netto positivo e un tasso interno di rendimento <sup>(14)</sup> (in appresso «l'IRR») superiore ai costi di capitale.

#### 3.1.1. Processo decisionale e solidità metodologica dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato

- (24) La Polonia osserva che le discussioni e il lavoro sulla conversione dell'aeroporto militare di Gdynia/Kosakowo in aeroporto civile sono iniziati nel 2005. All'epoca erano coinvolti altri partner (quali l'aeroporto di Danzica). La Polonia spiega inoltre che nel 2007 Gdynia e Kosakowo hanno costituito la società Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. che, da allora, ha assunto la responsabilità dell'investimento.
- (25) Nel corso del procedimento, la Polonia ha presentato tre studi sul principio dell'investitore in economia di mercato realizzati da PWC. Il primo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato (datato 16 luglio 2010, in appresso «lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato») era stato condotto nel luglio 2010. Successivamente PWC ha elaborato due aggiornamenti sul principio dell'investitore in economia di mercato: il primo nel maggio 2011 (datato 13 maggio 2011, in appresso «l'aggiornamento del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato» o «lo studio del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato») e il secondo nel luglio 2012 (datato 13 luglio 2012, in appresso «l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato» o «lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato»). I suddetti aggiornamenti integrano nuove proiezioni del traffico passeggeri e taluni cambiamenti nella portata del progetto, nei dati relativi all'investimento, nel metodo e nei dati base di calcolo del VAN (quale il beta e il tasso di attualizzazione). Nel novembre 2013 la Polonia ha fornito ulteriori informazioni secondo cui nuove fonti di ricavi (ossia la vendita di carburante e la fornitura di servizi di navigazione) avrebbero portato a un incremento del VAN del progetto. Alla data di adozione della decisione di avvio del procedimento la Polonia aveva presentato soltanto l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato.
- (26) La Polonia ha altresì illustrato la tempistica del progetto di Gdynia e Kosakowo di investire nell'aeroporto di Gdynia. A tal proposito, essa sottolinea che il processo di investimento può essere suddiviso in due fasi di attuazione del progetto.
- i) *Prima fase (2007-2009) relativa ai lavori preparatori e agli studi di fattibilità ai fini della riconversione del nuovo aeroporto (si tratta della Fase 1, come descritta nella tabella 1)*
- (27) La Polonia spiega che, durante la prima fase, la società costituita da Gdynia e Kosakowo ha svolto le attività preparatorie (quali la redazione di un piano generale d'investimento, la preparazione della documentazione necessaria per ottenere la qualifica di gestore aeroportuale, la redazione di una relazione sull'impatto ambientale dell'investimento, la preparazione della documentazione progettuale ecc.).
- (28) La Polonia sostiene che nel corso di detta fase non sono stati compiuti investimenti significativi di capitale e che il finanziamento pubblico accordato al gestore aeroportuale rispettava le regole dell'aiuto de minimis <sup>(15)</sup>. Essa sostiene che gli apporti di capitale nella società anteriori al 26 giugno 2009 ammontavano complessivamente a 1,691 milioni di PLN (circa 423 000 EUR).
- ii) *Seconda fase (a partire dal 2010) relativa all'effettiva conversione dell'aeroporto (si tratta delle Fasi II, III e IV, come descritte nella tabella 1)*
- (29) La Polonia prosegue spiegando che la prima fase, preparatoria, è terminata nel 2010, quando sono stati completati sia il piano generale <sup>(16)</sup> che il primo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato per l'aeroporto di Gdynia. La Polonia osserva che lo studio del 2010 indicava che l'investimento delle due autorità locali sarebbe stato effettuato a condizioni di mercato (non avrebbe costituito cioè un aiuto di Stato), portando gli azionisti ad aumentare il capitale sociale a 6,05 milioni di PLN (circa 1,5 milioni d EUR).

<sup>(14)</sup> L'IRR misura il rendimento/profitto ottenuto dall'investitore sul capitale investito.

<sup>(15)</sup> Le disposizioni applicabili all'epoca erano contenute nel regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore (GU L 379 del 28.12.2006).

<sup>(16)</sup> Il piano generale per il progetto di investimento individuava le diverse misure necessarie per la riconversione dell'aeroporto.

- (30) Lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato determinava il VAN per il progetto di investimento mediante il metodo del flusso di cassa libero per l'impresa (FCFF) <sup>(17)</sup>. Tale calcolo del VAN si fonda sul presupposto che tutti gli apporti di capitale previsti nel piano di investimento siano finalizzati all'attuazione del progetto di investimento <sup>(18)</sup>. Il suddetto metodo di valutazione è utilizzato per calcolare i flussi di cassa nei confronti di tutti i soggetti detentori di capitale nella società (sia azionisti che titolari di titoli di obbligazioni) nel periodo di riferimento. Le proiezioni del flusso di cassa sono poi attualizzate sulla base del costo medio ponderato del capitale <sup>(19)</sup> (WACC) per ottenere il flusso di cassa attualizzato per l'impresa (DCF) nel periodo di riferimento. Il valore terminale è poi calcolato utilizzando il metodo della rendita perpetua (che presuppone un percorso di crescita stabile sulla base dell'FCFF del periodo di riferimento più recente). Il VAN si fonda sulla somma del DCF per il periodo oggetto della proiezione e del valore terminale. Nel caso in questione, lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato conteneva delle stime del flusso di cassa per il periodo 2010-2040 fondate su un WACC del [...] % <sup>(20)</sup>. Sulla base di tali dati, lo studio arrivava a un DCF di meno [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR) per il periodo 2010-2040 e a un valore terminale (attualizzato) di circa [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR) <sup>(21)</sup>. Il VAN dell'intero progetto è quindi stimato in [...] milioni di PLN (o [...] milioni di EUR).
- (31) La figura che segue (si veda la figura 1) illustra il flusso di cassa cumulativo attualizzato previsto per il periodo di proiezione 2010-2040 come calcolato nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato.

Figura 1

**DCF cumulativo (reale) (in PLN)**

[...]

- (32) La Polonia spiega che il 29 luglio 2010 il capitale sociale (capitale proprio) della società era stato portato a 6,052 milioni di PLN (circa 1,5 milioni di EUR). Aggiunge che gli azionisti, pur in presenza dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato indicante che l'investimento non costituiva aiuto di Stato, avevano iniziato a preparare una notifica alla Commissione da trasmettere solo per ragioni di certezza del diritto.
- (33) La Polonia continua spiegando che un nuovo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato era stato realizzato nel maggio 2011. Essa afferma che il suddetto studio era un aggiornamento dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato condotto alla luce dei progressi nella fase preparatoria e della disponibilità di dati più precisi sul piano di investimento, la sua tempistica e il suo finanziamento. La Polonia spiega che nel periodo intercorso tra la preparazione dello studio del 2010 e quello del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato:
- l'11 marzo 2011 gli azionisti avevano firmato un accordo indicante le condizioni di finanziamento dell'investimento nella fase di start-up di un aeroporto civile. All'interno del suddetto accordo Gdynia si era impegnata a effettuare, nel periodo 2011-2013, conferimenti per un importo totale di 59 milioni di PLN. Da parte sua, Kosakowo si era impegnata a effettuare un conferimento non in denaro sotto forma di capitalizzazione del debito (come descritto nella tabella 2) nel periodo 2011-2040,
  - lo stesso giorno, l'11 marzo 2011, la società responsabile della riconversione dell'aeroporto di Gdynia aveva stipulato un contratto di locazione con Kosakowo avente ad oggetto il terreno (recante indicazione della superficie del terreno concesso in affitto, delle condizioni di pagamento del canone di locazione, degli aspetti fiscali ecc.),
  - nel piano di investimento erano stati specificati e aggiornati i costi di investimento.
- (34) La Polonia spiega che anche lo studio del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato indicava un VAN positivo e prosegue affermando che gli azionisti pubblici del gestore aeroportuale hanno in seguito effettuato, su tale base, taluni apporti di capitale. La Polonia osserva che il capitale sociale della società (capitale proprio) era stato aumentato a 33,801 milioni di PLN (8,45 milioni di EUR) nel luglio 2011 e a 64,810 milioni di PLN (16,20 milioni di EUR) nell'aprile 2013.

<sup>(17)</sup> L'FCFF è impiegato per calcolare ogni anno l'utile al lordo di interessi, imposte e tasse (EBIT) della società, aggiungendo deprezzamenti e ammortamenti (non trattandosi di spese di cassa) e sottraendo necessità di investimento, variazioni del capitale circolante e tasse (si veda la tabella 5 dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato).

<sup>(18)</sup> I calcoli dell'FCFF si basano sui flussi di cassa previsti (in entrata e in uscita dalla società) per il periodo di proiezione 2010-2040. Si tratta di flussi di cassa fondati sul piano di attività e sulle premesse sottostanti per quanto attiene a traffico, tasse, costi operativi e spese in conto capitale. Pertanto, detti calcoli tengono conto di tutte le spese in conto capitale previste per la riconversione dell'aeroporto.

<sup>(19)</sup> Il costo medio ponderato del capitale (WACC) è il tasso che ci si attende che una società riconosca a tutti i suoi possessori di valori mobiliari per finanziare il suo patrimonio.

<sup>(20)</sup> Esso si fonda su un tasso esente da rischio del [...] %, un premio per il rischio di credito del [...] %, un'aliquota dell'imposta sulle società del 19 %, un beta del [...], un tasso di mercato del [...] % e una struttura del capitale composta da [...] % di debito e [...] % di patrimonio netto (si veda la sezione 4.4, pag. 21 dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato). La Commissione osserva che i calcoli presentati dalla Polonia sembrano indicare che per lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato sia stato impiegato un WACC con una struttura per scadenza decrescente.

<sup>(21)</sup> Il valore terminale si basava su una previsione di tasso di crescita stabile presunto del [...] %.

- (35) Nello studio del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il DCF era stato calcolato sulla base del DCF per il periodo di proiezione 2011-2040. Il DCF aggiornato si collocava su (-[...]) milioni di PLN (- [...] milioni di EUR), indicante perdite maggiori, mentre il valore terminale era ridotto a [...] milioni di PLN (circa [...] milioni di EUR). Il VAN era pertanto ridotto a [...] milioni di PLN (o meno di [...] milioni di EUR). Il WACC era ridotto a [...] % <sup>(22)</sup> e il tasso di crescita stabile ai fini del calcolo del valore terminale da [...] % a [...] %.
- (36) La Polonia afferma che un cambiamento nella situazione macroeconomica (la crisi finanziaria e il rallentamento dell'economia) aveva portato nel 2012 a una revisione del progetto che, a sua volta, aveva portato a un nuovo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato (ovvero lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato). Essa dichiara che, ai fini dello studio del 2012, sono state apportate le seguenti modifiche alle premesse poste alla base dei precedenti studi sul principio dell'investitore in economia di mercato:
- è stato ridotto il traffico passeggeri previsto per l'aeroporto di Gdynia,
  - è stata ridotta la portata dell'investimento, tagliando costi di investimento per [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR),
  - è stata abbandonata l'idea di costruire un terminal principale (unitamente allo sviluppo delle infrastrutture viarie e del parcheggio a esso collegati). Si è invece deciso di incrementare la capacità del terminal di aviazione generale del [...] % nel corso della seconda fase dell'investimento,
  - dopo aver verificato la situazione sul mercato, si è reso necessario aumentare i costi collegati alla sicurezza di [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR),
  - la riduzione dell'investimento ha portato a un periodo di recupero dell'investimento (*payback period*) più breve (in termini nominali, di [...] anni, da [...] anni e [...] mesi a [...] anni e [...] mesi).
- (37) La Polonia afferma altresì che il metodo utilizzato per il precedente studio sul principio dell'investitore in economia di mercato era stato modificato ai fini dello studio del 2012 come segue:
- per meglio riflettere la struttura del finanziamento e il costo del servizio del debito, il metodo del flusso di cassa libero dell'impresa (in appresso «l'FCFF») era stato sostituito dal metodo del flusso di cassa libero degli azionisti (in appresso «l'FCFE») <sup>(23)</sup>,
  - erano state aggiornate le conseguenti modifiche del mercato (dei valori) finanziari(o), del tasso di interesse esente da rischio e del fattore beta. Dalle analisi comparative erano state inoltre eliminate le società extra-europee. Ciò aveva portato a un nuovo tasso di attualizzazione,
  - il tasso di attualizzazione per il calcolo del VAN era stato fissato sulla base di un'analisi di società comparabili, comprendenti sia società aeroportuali, sia società che rendono servizi in aeroporto (i cui risultati finanziari sono strettamente collegati ai risultati delle società aeroportuali) <sup>(24)</sup>,
  - si era partiti dal presupposto che il progetto sarebbe stato finanziato principalmente con risorse degli azionisti e solo in seguito con risorse esterne (finanziamento del capitale circolante) e ricavi operativi.

<sup>(22)</sup> Il tasso esente da rischio era stato portato al [...] % e il beta a [...]. La struttura del capitale era stata modificata aumentando la quota di debito ([...] %) e riducendo quella di capitale sociale ([...] %).

<sup>(23)</sup>  $FCFE = FCFF + \text{crediti e prestiti sottoscritti} - \text{crediti e prestiti ripagati} - \text{interessi su crediti e prestiti}$ . Rispetto all'FCFF, l'FCFE è **attualizzato a un tasso di rendimento del capitale** che è sempre superiore al WACC. Ne consegue che il VAN indica la parte di rendimento sugli investimenti disponibile agli azionisti (investitori in titoli azionari). Il VAN calcolato sulla base dell'FCFE non riflette pertanto il rendimento complessivo sugli investimenti, vale a dire il rendimento per gli azionisti e il rendimento per i creditori.

<sup>(24)</sup> Al fine di riflettere le differenze nella struttura tipica del finanziamento delle società aeroportuali e delle società che forniscono servizi aeroportuali, il rendimento del capitale era stato finanziato prima di calcolare le medie.

- (38) Nello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il DCF era calcolato sulla base del DCF per il periodo di proiezione 2012-2030 (il periodo di proiezione utilizzato per lo studio precedente era stato quindi ridotto di 10 anni). Il DCF aggiornato ammontava a (-[...] milioni) di PLN (circa (-[...]) milioni di EUR), mentre il valore terminale subiva un incremento significativo, arrivando a [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR). Il valore capitalizzato degli investimenti già compiuti ([...] milioni di PLN) veniva quindi ridotto. Il VAN, come aggiornato nel 2012, ammontava a [...] milioni di PLN (o [...] milioni di EUR). Ai fini del calcolo del VAN, è stato impiegato un costo del capitale del [...] % <sup>(25)</sup> e il tasso di crescita stabile per il calcolo del valore terminale veniva ridotto ulteriormente dal [...] % al [...] %.
- (39) La Polonia sottolinea che i risultati dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato continuavano a essere positivi e sfociavano in ulteriori apporti di capitale da parte degli azionisti. Essa ha sostenuto che il capitale della società era stato portato a 91,310 milioni di PLN (22,8 milioni di EUR) nell'aprile 2013 e non aveva subito ulteriori modifiche nel 2013, come sintetizzato nella tabella 3.

Tabella 3

**Aumenti di capitale del gestore dell'aeroporto di Gdynia da parte di Gdynia e Kosakowo**

Data della decisione di iscrizione nel registro nazionale presso il tribunale	Data della delibera sull'aumento di capitale	Nome dell'azionista	Oggetto della delibera	Valore delle quote	Capitale sociale	Quota cumulativa rispetto agli incrementi di capitale effettuati fino a fine 2013
				(in milioni di PLN)	(in milioni di PLN)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynia	emissione di nuove azioni	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakowo	emissione di nuove azioni	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.1.2.2007	Gdynia	emissione di nuove azioni	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.1.2.2007	Kosakowo	emissione di nuove azioni	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynia	emissione di nuove azioni	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	annullamento di 404 azioni di proprietà del comune di Gdynia senza riconoscimento di indennità all'azionista	- 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	emissione di nuove azioni	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynia	emissione di nuove azioni	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynia	emissione di nuove azioni	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakowo	emissione di nuove azioni	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynia	emissione di nuove azioni	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakowo	emissione di nuove azioni	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynia	emissione di nuove azioni	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakowo	emissione di nuove azioni	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynia	emissione di nuove azioni	20,031	91,310	100,00 %

Fonte: informazioni fornite dalla Polonia.

<sup>(25)</sup> Il tasso esente da rischio veniva ridotto a [...] % e il beta a [...].

- (40) Riassumendo, la Polonia afferma che, benché le autorità locali abbiano compiuto i primi passi verso la conversione dell'aeroporto di Gdynia già a partire dal 2005, il progetto ha acquisito la sua forma definitiva solo con la redazione del piano generale e del primo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato, vale a dire nel 2010. La Polonia spiega che le premesse alla base del progetto iniziale sono state rivedute in modo sostanziale in ragione di modifiche delle circostanze esterne. Essa afferma che la decisione finale degli azionisti pubblici sull'attuazione e sulla forma definitiva del progetto era stata adottata nel 2012 e sottolinea altresì che tutte e tre le versioni dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato confermavano la fattibilità del progetto e dimostravano che un investitore operante in un'economia di mercato vi avrebbe dato seguito.
- (41) Per quanto attiene allo scenario controfattuale, la Polonia sostiene che la normativa nazionale permetteva a Kosakowo di utilizzare il terreno su cui è sito l'aeroporto di Gdynia solo per la creazione di un nuovo aeroporto civile. A tal riguardo, essa spiega che l'area dell'aeroporto era stata concessa in locazione a Kosakowo per un periodo di 30 anni. La Polonia afferma che il contratto di locazione obbliga Kosakowo a concedere in affitto il terreno soltanto a un soggetto responsabile della riconversione e/o della gestione di un aeroporto civile. Secondo la Polonia, lo Stato avrebbe potuto richiedere la restituzione del terreno se Kosakowo non avesse concesso in affitto il terreno entro 6 mesi al fine della realizzazione di un aeroporto civile, se il terreno fosse stato destinato ad altri usi o se l'aeroporto non avesse iniziato le proprie attività entro 3 anni. Dato che un utilizzo/una locazione del terreno dell'aeroporto di Gdynia per fini diversi da quelli aeroportuali non era ipotizzabile, non era possibile utilizzarlo per stabilire uno scenario controfattuale.

### 3.1.2. Affidabilità delle premesse chiave per lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato

#### *Proiezioni di traffico e previsione dei ricavi*

- (42) La Polonia spiega che gli importi previsti per le tasse aeroportuali erano basati sulle tariffe disponibili al pubblico applicate da altri aeroporti così da non alterare il mercato esistente e garantendo nel contempo un adeguato livello di redditività al progetto sulla base del volume di traffico di passeggeri previsto. Secondo la Polonia, le tasse non si discostano in modo significativo dalle tasse standard riscosse dagli aeroporti di piccole dimensioni. In particolare, i due aeroporti regionali di Modlin e Lublino, aperti di recente, applicano tasse aeroportuali standard simili a quelle previste nello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato per l'aeroporto di Gdynia.
- (43) In risposta all'osservazione della Commissione, secondo cui le tasse previste per l'aeroporto di Gdynia [25 PLN (5,25 EUR) per passeggero in partenza nei primi due anni e 40 PLN (10 EUR) successivamente], sono superiori alle tasse ridotte applicate all'aeroporto di Danzica [24 PLN (5 EUR) per passeggero in partenza con un aereo LCC su una rotta internazionale servita almeno due volte alla settimana e 12,5 PLN (3,1 EUR) su una tratta interna], la Polonia osserva che il livello delle tasse indicato nel piano di attività rappresenta la media per l'intero periodo di riferimento (2014-2030), tenuto conto del fatto che le tasse dell'aeroporto di Danzica sono destinate ad aumentare sul lungo periodo con il miglioramento dello standard dei servizi aeroportuali ivi forniti.
- (44) La Polonia osserva inoltre che il margine di profitto del progetto, la previsione rivista del traffico aereo (leggermente più alta) e la condivisione di taluni costi operativi con l'utente militare fanno sì che l'aeroporto di Gdynia dovrebbe essere in grado di mantenere tasse sui passeggeri ridotte per un periodo più lungo (le tasse ridotte potrebbero essere applicate fino alla fine del 2021) preservando nel contempo un VAN positivo per gli azionisti pubblici.
- (45) La Polonia osserva inoltre che la previsione di traffico aggiornata (nel marzo 2013) per la Pomerania ipotizza un traffico maggiore rispetto allo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato. In base ai dati più recenti, l'aeroporto di Gdynia dovrebbe servire, nel 2030, 1 149 978 passeggeri e non 1 083 746 passeggeri. Per la Pomerania nel suo insieme, è previsto un incremento del numero di passeggeri da 7,8 a 9 milioni nel 2030.
- (46) Secondo la Polonia, tali dati confermano che l'aeroporto di Danzica e l'aeroporto di Gdynia possono coesistere e operare congiuntamente sul mercato della Pomerania. Essi ritengono anche che, quand'anche l'aeroporto di Danzica venisse ampliato sino a coprire la capacità prevista di 7 milioni di passeggeri, il crescente mercato aereo della Pomerania lasci spazio a un altro piccolo aeroporto regionale (con una capacità di un milione di passeggeri) che andrebbe a integrare i servizi forniti dall'aeroporto di Danzica.

Tabella 4

**Confronto delle proiezioni di traffico dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato e delle proiezioni di traffico aggiornate (marzo 2013) per l'aeroporto di Gdynia**

Anno	Traffico commerciale		Traffico commerciale		Aviazione generale	
	Passeggeri (in migliaia)		Operazioni di volo		Operazioni di volo	
	Previsione dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato	Previsione aggiornata	Previsione dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato	Previsione aggiornata	Previsione dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato	Previsione aggiornata
	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: dati basati sulle informazioni fornite dalla Polonia.

*Costi operativi (incentivi alle compagnie aeree, costi collegati alle operazioni militari dell'aeroporto)*

- (47) La Polonia spiega che lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato tiene conto delle attività di marketing e di promozione dell'aeroporto stimando:
- i) i costi operativi sulla base dei bilanci disponibili per tutti i maggiori aeroporti della Polonia;
  - ii) gli altri costi per tipologia preventivati, per l'aeroporto di Gdynia, a un livello prudenzialmente elevato, anche tenendo conto dei corrispondenti costi presso altri aeroporti.
- (48) La Polonia afferma altresì che lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato presupponeva che tutti i costi operativi sarebbero stati sostenuti dall'investitore, non considerando al riguardo nessuna condivisione dei costi operativi da parte dell'utente militare dell'aeroporto. Essa osserva che la ripartizione dei costi operativi per l'infrastruttura condivisa era prevista [...] per numero di voli civili e militari. La Polonia spiega inoltre che i costi di ristrutturazione e riparazione ammontano a [...], oltre a sottolineare che l'adozione di regole sull'uso condiviso dell'aeroporto (non ancora formalmente concordate con l'utente militare dell'aeroporto) porterà a una riduzione di almeno [...] dei costi collegati ai servizi erogati dai terzi e ai salari. Secondo la Polonia, l'inserimento di tale fattore negli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato determinerebbe una maggiore redditività prevista del progetto.

*Tasso di crescita a lungo termine*

- (49) La Polonia spiega che il tasso di crescita del [...] % adottato nello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato si riferisce al valore terminale in termini nominali.
- (50) La Polonia afferma inoltre che il tasso di crescita del [...] % è pari all'obiettivo di inflazione posto per la Polonia dal Consiglio di politica monetaria (un organo decisionale della banca centrale della Polonia). Essa osserva che, secondo le più recenti previsioni del Fondo monetario internazionale del luglio 2013, il suo PIL crescerà del 2,2 % nel 2014, del 3 % nel 2015, del 3,3 % nel 2017 e del 3,8 % nel 2018.

*L'aggiornamento del novembre 2013*

- (51) Nel novembre 2013 la Polonia ha riferito che il gestore aeroportuale aveva ottenuto dall'ufficio delle dogane e dall'ufficio per la regolamentazione energetica le autorizzazioni amministrative alla vendita diretta di carburante agli aeromobili. La vendita di carburante da parte del gestore aeroportuale rappresenterebbe una fonte di ricavi aggiuntiva e si ripercuoterebbe positivamente sui risultati finanziari del piano di attività.
- (52) Secondo la Polonia, tutti gli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato condotti fino ad oggi prevedevano che la vendita di carburante avvenisse per il tramite di un soggetto esterno. La vendita di carburante da parte del gestore aeroportuale aumenterebbe il margine di profitto della società derivante dalla suddetta attività da [...] PLN ([...] EUR) al litro (nel caso in cui il carburante sia venduto da un operatore esterno) a [...] PLN ([...] EUR) (nel caso in cui il carburante sia venduto direttamente dal gestore aeroportuale).
- (53) Secondo la Polonia, il suddetto ricavo aggiuntivo migliorerebbe il risultato indicato nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato. La Polonia evidenzia che ci si attende così un incremento del VAN per il progetto da [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR) a [...] milioni di PLN ([...] milioni di EUR). Essa prosegue spiegando che l'IRR aumenterebbe da [...] % a [...] %.
- (54) La Polonia dichiara che i ricavi aggiuntivi permetterebbero, in alternativa, di mantenere contenute, sul lungo periodo, le tasse aeroportuali applicate alle compagnie aeree.
- (55) La Polonia ha confermato che la mancata considerazione, negli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato, della vendita per conto proprio del carburante in aeroporto è frutto di un approccio prudenziale. Al momento del compimento di tali studi l'operatore aeroportuale non era in possesso delle autorizzazioni richieste e non aveva nessuna garanzia di poterle ottenere.
- (56) La Polonia afferma inoltre che la società intende fornire servizi di navigazione alle compagnie aeree (al posto dell'agenzia polacca per i servizi di navigazione). Essa rileva che ciò permetterebbe di ridurre gli oneri aeroportuali a carico delle compagnie aeree (attualmente pagati all'agenzia) e di rendere così l'aeroporto di Gdynia più attrattivo per esse. Il gestore aeroportuale sarebbe pertanto in grado di offrire alle compagnie aeree tasse aeroportuali più competitive rispetto agli aeroporti limitrofi.

## 3.2. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO CON IL MERCATO INTERNO

## 3.2.1. Aiuto agli investimenti

- (57) Secondo la Polonia, sarebbero soddisfatti tutti i criteri di ammissibilità stabiliti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 per l'aiuto agli investimenti a favore degli aeroporti.

*Raggiungimento di un obiettivo di interesse generale chiaramente definito*

- (58) La Polonia osserva che la riconversione dell'aeroporto di Gdynia, come uno degli elementi del sistema di trasporto della Pomerania, permette di ottimizzare l'impiego delle infrastrutture disponibili e avrà un impatto positivo sullo sviluppo regionale, in particolare grazie a un incremento dell'occupazione presso l'aeroporto, ai ricavi derivanti dalla catena di fornitura di servizi aeroportuali e allo sviluppo del turismo.
- (59) La Polonia fa riferimento alla Strategia di sviluppo del trasporto regionale in Pomerania per il periodo 2007-2020, che si basa sulle previsioni del traffico aereo per la regione e riconosce la necessità di costruire uno hub di aeroporti che operino in stretta collaborazione per soddisfare le esigenze degli abitanti dell'area di Trójmiasto<sup>(26)</sup>.
- (60) Secondo la Polonia, i principali argomenti a favore della costruzione di uno hub di aeroporti nell'area di Trójmiasto sono i seguenti: il crescente traffico aereo in Polonia, l'impossibilità di ampliare la capacità dell'aeroporto di Danzica e l'estensione dell'agglomerato su una distanza di quasi 60 km (o superiore ai 100 km se si comprendono le città di Tczew e Wejherowo). La Polonia osserva che, benché l'aeroporto di Danzica abbia attualmente una capacità di circa 5 milioni di passeggeri, talune previsioni del traffico aereo prevedono che il potenziale traffico passeggeri potrebbe superare, in tale aeroporto, i 6 milioni di passeggeri nel 2035. Da un lato, la Polonia sostiene nelle sue osservazioni che talune restrizioni di carattere ambientale e lo sviluppo di aree residenziali nelle vicinanze dell'aeroporto di Danzica limitano le prospettive di una sua ulteriore espansione. Dall'altro, nelle sue osservazioni del 6 dicembre 2012, essa cita il piano generale dell'aeroporto di Danzica per affermare la mancanza di limitazioni rispetto all'espansione dell'aeroporto di Danzica.
- (61) La Polonia afferma che anche ragioni di sicurezza aerea giustificano la costruzione di uno hub di aeroporti nell'area di Trójmiasto, con l'aeroporto di Gdynia che funge da aeroporto di sostegno o di emergenza (l'atterraggio all'aeroporto di Gdynia è possibile in circa l'80 % dei casi in cui l'annuvolamento e la visibilità non permettono di atterrare all'aeroporto di Danzica).
- (62) La Polonia afferma infine che lo sviluppo dell'aeroporto di Gdynia corrisponde agli obiettivi indicati nei documenti di strategia nazionale e regionale in materia di infrastrutture aeronautiche in tale paese. Essa spiega che ci si attende che lo sviluppo dell'aeroporto di Gdynia avrà un impatto positivo sullo sviluppo della Pomerania e sull'utilizzo della preesistente infrastruttura militare e che il suddetto aeroporto è complementare a quello di Danzica.

*L'infrastruttura è necessaria e proporzionata*

- (63) La Polonia sostiene che l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito in ragione della modesta portata delle operazioni all'interno dell'aeroporto (corrispondenti a una quota dell'1,55 % del mercato polacco dell'aviazione nel 2030), delle previsioni di volumi di traffico passeggeri che superano la capacità di espansione dell'aeroporto di Danzica, dell'attrattività della regione per il turismo e dell'elevato tasso di crescita previsto per la Pomerania.
- (64) La Polonia sottolinea il ruolo strategico dell'aeroporto militare di Gdynia nella regione e osserva come l'utilizzo dell'infrastruttura esistente minimizzi i costi di investimento e massimizzi l'impatto positivo sullo sviluppo regionale.
- (65) La Polonia osserva altresì che i costi sono stati minimizzati e l'effettività dell'investimento è stata aumentata adottando soluzioni tecniche quali la costruzione di un terminal di aviazione generale sia per l'aviazione generale che per il traffico passeggeri e la collocazione della maggior parte dei servizi aeroportuali (guardie di frontiera, funzionari doganali, polizia, personale antincendio, amministrazione) in un singolo edificio e adattando altri edifici preesistenti per ottimizzarne l'utilizzo. I costi operativi dell'infrastruttura saranno inoltre condivisi con l'esercito.

<sup>(26)</sup> Trójmiasto è un'area urbana composta delle tre maggiori città della Pomerania (Danzica, Gdynia e Sopot). All'interno di tale area vi sono attualmente tre aeroporti: l'aeroporto Lech Wałęsa a Danzica, l'aeroporto militare di Pruszcz Gdanski e l'aeroporto militare al confine tra Gdynia e Kosakowo (Gdynia-Oksywie).

*Prospettive soddisfacenti di utilizzo a medio termine*

- (66) La Polonia rileva che le prospettive di utilizzazione a medio termine per l'aeroporto di Gdynia sono soddisfacenti, grazie alla crescita del PIL in Pomerania, che ci si attende superi la media polacca e dell'UE, all'attrattività della regione per i turisti, al suo status di centro di investimenti stranieri e alla prevista crescita del traffico aereo.
- (67) La Polonia sottolinea che la prevista collaborazione con l'aeroporto di Danzica e la complementarità dei servizi offerti dai due aeroporti (l'aeroporto di Gdynia sarà dedicato principalmente al traffico dell'aviazione generale) rafforza ulteriormente le prospettive a medio e lungo termine per l'aeroporto di Gdynia.
- (68) La Polonia continua spiegando che l'aeroporto prevede anche di sviluppare, nell'area aeroportuale, attività specializzate nel settore dell'aviazione, quali la produzione di parti di ricambio di base, la riparazione di componenti dei velivoli o la produzione di altri componenti/prodotti forniti «just-in-time».
- (69) La Polonia cita, quale prova ulteriore dell'attrattività del progetto, una lettera di intenti sottoscritta da una banca commerciale e indicante l'intenzione di detta banca di avviare dei colloqui sul finanziamento dell'aeroporto di Gdynia.

*Impatto sullo sviluppo degli scambi contrario all'interesse generale*

- (70) Posto che l'aeroporto di Gdynia acquisirà una quota di mercato ridotta (essendo al servizio di meno di un milione di passeggeri l'anno), la Polonia ritiene che l'impatto del progetto sugli scambi non sia contrario all'interesse generale. Alla luce della prevista crescita del traffico aereo, la Polonia si attende che gli aeroporti di Danzica e di Gdynia formeranno uno hub aeronautico cooperativo al servizio dell'area di Tróymjasto in Pomerania e che offriranno servizi tra loro complementari.
- (71) La Polonia sottolinea che l'aeroporto di Gdynia non sarà un concorrente dell'aeroporto di Danzica, in quanto si concentrerà sulla prestazione di servizi del settore dell'aviazione generale (manutenzione, servizi di riparazione e revisione, un'accademia di volo) in collaborazione con il porto marittimo di Gdynia.
- (72) La Polonia osserva inoltre che il traffico dei voli charter e dei voli low-cost presso l'aeroporto di Gdynia non andrà a danno dell'aeroporto di Danzica ma sarà frutto di un miglioramento generale in termini di benessere e mobilità. Essa rileva che il tasso di crescita dell'aeroporto di Danzica e la natura delle operazioni degli aeromobili che esso tratta depongono nel senso che il numero dei voli da esso registrati dovrà essere prima o poi limitato. La Polonia afferma che tali conclusioni sono state presentate nella relazione di valutazione sull'impatto ambientale sul progetto di «Espansione dell'aeroporto Lech Wałęsa di Danzica».
- (73) La Polonia spiega che l'investimento nell'aeroporto di Gdynia può limitare i costi finanziari e sociali di qualsiasi restrizione posta all'attività presso l'aeroporto di Danzica. Essa osserva che lo spostamento di parte del traffico aereo dall'aeroporto di Danzica all'aeroporto di Gdynia sfocerà in un migliore utilizzo della capacità di entrambi gli aeroporti.

*Necessità dell'aiuto ed effetto di incentivo*

- (74) La Polonia afferma che la società, in mancanza di un finanziamento pubblico, non avrebbe dato seguito al progetto. Essa rileva che l'aiuto è stato contenuto al minimo e che i costi del progetto sono stati ridotti e ottimizzati impiegando l'infrastruttura militare preesistente.
- (75) Secondo la Polonia, gli apporti di capitale nell'aeroporto di Gdynia sono necessari e limitati al minimo, come confermano le seguenti circostanze:
- i) il tasso interno di rendimento del progetto del [...] % supera di poco il tasso di attualizzazione (costo del capitale), che si colloca su [...] % (sulla base dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato);

ii) la necessità, prevista nelle proiezioni finanziarie, di ottenere in prestito di capitale circolante per finanziare le operazioni dell'aeroporto, dato che altrimenti la società perderebbe liquidità;

iii) il fatto che il finanziamento totale da capitale sociale è inferiore rispetto al totale delle spese in conto capitale (il finanziamento da capitale sociale rappresenta meno del [...] del totale dei costi in denaro nel periodo di riferimento, compreso il totale delle spese in conto capitale).

(76) La Polonia continua spiegando la proporzionalità della misura di aiuto comparando il finanziamento pubblico da essa accordato (pari, in valori reali, a circa 148 milioni di PLN) con quello di un investimento ex novo (l'aeroporto di Lublino-Świdnik, i cui costi di costruzione netti erano pari a circa 420 milioni di PLN) e con l'investimento in un aeroporto militare (l'aeroporto di Varsavia-Modlin, la cui costruzione è costata già quasi 454 milioni di PLN).

### 3.2.2. Aiuto al funzionamento

(77) La Polonia sostiene che il progetto soddisfa i criteri di ammissibilità previsti negli orientamenti per l'aiuto al funzionamento in una regione rientrante nell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE. Secondo la Polonia, l'aiuto al funzionamento per il progetto:

i) è destinato a finanziare una serie predeterminata di spese;

ii) è limitato al minimo necessario ed è concesso per un tempo limitato (l'aiuto per i costi operativi è concesso nella misura e per il periodo necessario a rendere operativo l'aeroporto, vale a dire sino alla fine del 2018);

iii) ha carattere decrescente e si riduce dal [...] % delle spese in conto capitale nel 2013 al [...] % nel 2018;

iv) è diretto a conseguire gli obiettivi posti dal progetto di sviluppo regionale e di riduzione delle limitazioni esistenti. La Polonia afferma che l'aiuto, tenuto conto del suo importo rispetto ai suoi effetti benefici sullo sviluppo della Pomerania, deve essere considerato proporzionato.

(78) La Polonia sottolinea inoltre che l'aiuto è destinato a un aeroporto di piccole dimensioni con una capacità massima di un milione di passeggeri l'anno, il che significa che il rischio che esso possa falsare la concorrenza e avere un effetto contrario all'interesse generale è minimo, specialmente alla luce della prevista collaborazione tra gli aeroporti di Gdynia e di Danzica e del carattere complementare della loro collaborazione.

(79) La Polonia sottolinea inoltre che la collaborazione, attualmente oggetto di trattativa, con l'utente militare dell'aeroporto e la partecipazione di quest'ultimo ai costi operativi dell'aeroporto ridurrà le perdite e i costi operativi della società.

## 4. OSSERVAZIONI DI PARTI TERZE

(80) A seguito della pubblicazione della decisione di avvio del procedimento prevista dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, la Commissione non ha ricevuto osservazioni da parti terze interessate rispetto al finanziamento concesso all'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. da Gdynia e Kosakowo.

## 5. VALUTAZIONE

### 5.1. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

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

- (82) I criteri stabiliti nell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulativi. Pertanto, al fine di stabilire se la misura di cui trattasi integri un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, devono essere soddisfatte tutte le condizioni di seguito indicate. In particolare, il sostegno economico deve:
- i) essere concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali;
  - ii) favorire talune imprese o talune produzioni;
  - iii) falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
  - iv) incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

#### 5.1.1. Attività economica e nozione di impresa

- (83) Secondo una giurisprudenza consolidata, la Commissione deve anzitutto stabilire se l'aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento<sup>(27)</sup>. Costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato<sup>(28)</sup>.
- (84) Nella sentenza «Aeroporto di Leipzig-Halle» la Corte di giustizia ha confermato che la gestione di un aeroporto per fini commerciali e la costruzione di un'infrastruttura commerciale di un aeroporto costituiscono un'attività economica<sup>(29)</sup>. Un aeroporto che svolge un'attività economica costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, indipendentemente dallo status giuridico e dalle modalità del finanziamento e le disposizioni del trattato in materia di aiuti possono pertanto essere applicate all'aiuto concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali a detto gestore aeroportuale<sup>(30)</sup>.
- (85) A questo proposito la Commissione osserva che l'infrastruttura oggetto della presente decisione sarà gestita dall'operatore aeroportuale dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. in un'ottica commerciale. Posto che il gestore aeroportuale addebiterà agli utenti i costi per l'utilizzo della suddetta infrastruttura, quest'ultima deve essere considerata come utilizzabile a scopo commerciale. Ne consegue che il soggetto che sfrutta la suddetta infrastruttura rappresenta un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (86) Tuttavia, non tutte le attività di un gestore aeroportuale hanno necessariamente natura economica<sup>(31)</sup>.
- (87) La Corte di giustizia<sup>(32)</sup> ha ritenuto che le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non hanno natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle regole sugli aiuti di Stato. Tali attività comprendono, ad esempio, la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane ecc. Il finanziamento di tali attività deve restare strettamente limitato alla compensazione dei costi da esse generati e non può essere sviato a vantaggio di altre attività di natura economica<sup>(33)</sup>.
- (88) Pertanto, il finanziamento delle attività rientranti nella competenza dei poteri pubblici o di infrastrutture direttamente collegate alle suddette attività non costituisce, di norma, aiuto di Stato<sup>(34)</sup>. In genere si ritiene che, in un aeroporto, attività quali il controllo del traffico aereo, le attività di polizia, doganale, antincendio, nonché le attività

<sup>(27)</sup> Causa C-35/96, Commissione/Italia (Raccolta 1998, pag. I-3851); causa C-41/90, Höfner ed Elser (Raccolta 1991, pag. I-1979); causa C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (Raccolta 1995, pag. I-4013), e causa C-55/96, Job Centre (Raccolta, pag. I-7119).

<sup>(28)</sup> Causa 118/85, Commissione/Italia (Raccolta 1987, pag. 2 599), e causa 35/96, Commissione/Italia (Raccolta 1998, pag. I-3851).

<sup>(29)</sup> Cause riunite T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione e T-443/08 Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione (Raccolta 2011, pag. II-01311), confermata dalla Corte; causa C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione, non ancora pubblicata nella Raccolta; si veda anche la causa T-128/89, Aéroports de Paris/Commissione (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla Corte; causa C-82/01P, (Raccolta 2002, pag. I-9297), e causa T-196/04, Ryanair/Commissione (Raccolta 2008, pag. II-3643).

<sup>(30)</sup> Cause C-159/91 e C-160/91, Poucet/AGV e Pistre/Cancave (Raccolta 1993, pag. I-637).

<sup>(31)</sup> Causa C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol (Raccolta 1994, pag. I-43).

<sup>(32)</sup> Decisione della Commissione N 309/2002 del 19 marzo 2003, Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001.

<sup>(33)</sup> Causa C-343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova (Raccolta 1997, pag. I-1547); decisione della Commissione N 309/02 del 19 marzo 2003, e decisione della Commissione N 438/02 del 16 ottobre 2002, Sovvenzioni alle amministrazioni portuali belghe per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche.

<sup>(34)</sup> Cfr. nota 32.

necessarie per tutelare l'aviazione civile da interferenze illegali e gli investimenti connessi all'infrastruttura e alla strumentazione necessaria per svolgere tali attività non presentino carattere economico <sup>(35)</sup>.

- (89) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche strettamente collegate al compimento di un'attività avente carattere economico non deve portare a un'indebita discriminazione tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. Infatti, secondo una costante giurisprudenza, sussiste un vantaggio quando le autorità pubbliche alleviano le imprese da costi inerenti alla loro attività economica <sup>(36)</sup>. Pertanto, se in un determinato sistema legale è normale che le compagnie aeree o i gestori aeroportuali sostengano i costi di determinati servizi, mentre talune compagnie aeree o gestori aeroportuali che forniscono i medesimi servizi per conto delle pubbliche autorità non devono farsene carico, questi ultimi possono godere di un vantaggio anche se tali servizi possono essere ritenuti, di per sé, non aventi carattere economico. È pertanto necessario compiere un'analisi del quadro normativo applicabile ai gestori aeroportuali al fine di valutare se, in tale contesto normativo, i gestori aeroportuali o le compagnie aeree siano chiamati a sostenere i costi legati allo svolgimento di determinate attività che possono, di per sé, non avere carattere economico ma che sono connesse al compimento delle loro attività economiche.
- (90) Anche se le attività indicate al punto 88 possono essere considerate come prive di carattere economico, la Commissione osserva che la legge polacca <sup>(37)</sup> obbliga i gestori aeroportuali a finanziare con risorse proprie gli impianti e le attrezzature necessari per svolgerle.
- (91) La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento pubblico concesso al gestore dell'aeroporto di Gdynia per i succitati impianti e attrezzature lo esenti da costi che sono inerenti alla sua attività economica (si veda la sezione 5.1.3). La Commissione conclude pertanto che il capitale destinato a tali impianti e attrezzature dovrebbe essere preso in considerazione nel calcolare la redditività dell'investimento in esame. Così facendo, la Commissione applica l'approccio correttamente adottato dalla Polonia negli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato.

#### 5.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (92) 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 <sup>(38)</sup>. Ai fini dell'articolo 107 del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali <sup>(39)</sup>. Nel caso di specie, i capitali apportati nell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. provengono dai bilanci di due autorità locali, Gdynia e Kosakowo. La Commissione ritiene pertanto che le risorse dei due comuni in oggetto siano risorse statali.
- (93) Per tale ragione la Commissione ritiene che sia previsto un finanziamento degli investimenti mediante risorse statali e che tali investimenti debbano essere imputati allo Stato.

#### 5.1.3. Vantaggio economico

- (94) La Commissione osserva come la Polonia affermi, da un lato, che gli apporti di capitale sono in linea con il principio dell'investitore in economia di mercato, mentre dall'altro ritiene che l'aiuto sia compatibile poiché l'operatore aeroportuale non avrebbe effettuato l'investimento senza il finanziamento pubblico.
- (95) Per stabilire se la misura di cui trattasi accordi all'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. un vantaggio che essa non avrebbe ottenuto a normali condizioni di mercato, la Commissione deve confrontare la condotta degli azionisti pubblici del gestore aeroportuale con quella di un investitore in economia di mercato guidato da prospettive di redditività a più lungo termine <sup>(40)</sup>.

<sup>(35)</sup> Si veda, in particolare, la causa C-364/92, SAT/Eurocontrol (Raccolta 1994, pag. I-43, punto 30), e causa C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Commissione (Raccolta 2009, pag. I-2207, punto 71).

<sup>(36)</sup> Si veda ad esempio la causa C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck (Raccolta 2005, pag. I-01627, punto 36, e giurisprudenza citata).

<sup>(37)</sup> Legge sull'aviazione [Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (JoL 2002, N. 130, punto 1112, come modificato)], si vedano, tra gli altri, articoli 74 e 84.

<sup>(38)</sup> Causa C-482/99, Francia/Commissione (Raccolta 2002, pag. I-4397).

<sup>(39)</sup> Sentenza del 12 maggio 2011, cause riunite T-267/08 e T-279/08, Nord-Pas-de-Calais (Raccolta 2011, pag. II-01999, punto 108).

<sup>(40)</sup> Causa C-305/89, Italia/Commissione («ALFA Romeo») (Raccolta 1991, pag. I-1603), e causa T-296/97, Alitalia/Commissione (Raccolta 2000, pag. II-3871).

- (96) Eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione in cui è collocato l'aeroporto dovrebbero non essere prese in considerazione dal momento che la Corte ha spiegato che la questione rilevante nell'applicare lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato è «se, in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibile, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato un conferimento di capitale del genere»<sup>(41)</sup>.
- (97) La Polonia eccepisce che le misure in esame non accordano alcun vantaggio economico al gestore dell'aeroporto di Gdynia perché esse sono in linea con il principio dell'investitore in economia di mercato. Come descritto alla sezione 3.1, al fine di motivare tale affermazione, la Polonia ha presentato tre studi sul principio dell'investitore in economia di mercato redatti da PWC<sup>(42)</sup>. Nel novembre del 2013 la Polonia ha inoltre indicato che nuove fonti di ricavi aumenterebbero il VAN del progetto (vale a dire la vendita di carburante, i servizi di navigazione). All'atto dell'adozione della decisione di avvio del procedimento, la Polonia aveva presentato soltanto l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato.
- (98) Benché l'accordo tra azionisti del 2011 abbia vincolato Gdynia e Kosakowo a fornire dei contributi in denaro e di altra natura al finanziamento del progetto di investimento sino al 2040, la Polonia sostiene che soltanto l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato e le informazioni successive sulle fonti di ricavi aggiuntive siano rilevanti al fine di valutare la compatibilità degli apporti di capitale con il mercato interno.
- (99) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha affermato che «[...] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva»<sup>(43)</sup>.
- (100) Nella sentenza *EDF* la Corte ha inoltre stabilito che «[...] valutazioni economiche operate successivamente alla concessione di detto beneficio, la constatazione retrospettiva dell'effettiva redditività dell'investimento realizzato dallo Stato membro de quo o giustificazioni successive della scelta del modus procedendi effettivamente attuato non possono essere sufficienti per dimostrare che detto Stato membro abbia adottato tale decisione, preliminarmente o simultaneamente alla concessione del beneficio, nella sua qualità di azionista»<sup>(44)</sup>.
- (101) Al fine di applicare il principio dell'investitore in economia di mercato, la Commissione deve porsi nel contesto del periodo in cui sono state adottate le singole decisioni vertenti sulla riconversione del vecchio aeroporto militare in aeroporto civile. La Commissione deve quindi fondare la sua valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi disponibili per gli azionisti pubblici nel momento in cui è stata adottata la decisione sugli accordi finanziari del progetto di investimento.
- (102) La Commissione ritiene che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato rappresenti la prima analisi rilevante ai fini di stabilire se i comuni di Gdynia e Kosakowo abbiano agito come un investitore privato. Infatti, la valutazione se l'intervento dello Stato sia in linea con le condizioni di mercato dovrebbe essere compiuta sulla base di un'analisi ex ante tenendo conto delle informazioni e dei dati disponibili nel momento in cui si è deciso dell'investimento.
- (103) La Commissione osserva che fino al 2010 sono stati compiuti studi e lavori preparatori per il progetto di investimento in questione. Questi comprendono il piano generale per il progetto di investimento, la relazione ambientale, la documentazione progettuale per il terminal di aviazione generale, la documentazione progettuale per l'edificio amministrativo e per l'edificio del personale antincendio, documentazione specialistica attinente all'aviazione e altri studi. Alla fine del 2010, il costo di tali studi ammontava a [...] milioni di PLN ([...] EUR)<sup>(45)</sup>. Ciò mostra che gli investitori hanno deciso di sviluppare l'aeroporto di Gdynia prima del 2010. Gdynia e Kosakowo hanno adottato una serie di misure preliminari dirette ad attuare il progetto (si veda il punto 10 supra) e, a tal fine, sono stati commissionati studi specifici.

<sup>(41)</sup> Causa 40/85, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1986, pag. I-2321).

<sup>(42)</sup> Benché la Commissione abbia chiesto alle autorità polacche di trasmettere i sottostanti fogli di calcolo di Excel impiegati per i calcoli unitamente alle formule, queste ultime hanno inviato i fogli di calcolo privi di formule.

<sup>(43)</sup> Cfr. nota 38.

<sup>(44)</sup> Causa C-124/10 P, *Commissione europea/Électricité de France (EDF)*, (non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 85).

<sup>(45)</sup> Si veda la sezione 4.7.5. dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato. In base alle osservazioni ricevute dalla Polonia, al 26 giugno 2009 gli apporti di capitale nell'aeroporto di Gdynia ammontavano a 1,691 milioni di PLN (circa 423 000 EUR). Solo [...] milioni di PLN (circa [...] EUR) erano stati utilizzati per finanziare i diversi studi compiuti in preparazione del progetto.

(104) Inoltre, come dichiara la Polonia, nel 2010 gli azionisti pubblici del gestore aeroportuale hanno completato gli atti preparatori per il progetto di investimento di cui trattasi. Nello stesso anno, gli azionisti pubblici hanno aumentato il capitale sociale della società a 6,05 milioni di PLN (circa 1,5 milioni di EUR) nell'ottica di dare attuazione al progetto di investimento. L'avvio dei principali investimenti in immobilizzazioni materiali (quali la costruzione del terminal di aviazione generale) era previsto per il 2011, ma di fatto è avvenuto nel 2012. La Commissione ritiene che un qualsiasi investitore privato avrebbe valutato la redditività attesa del progetto in quel momento. Se il piano di investimento non avesse indicato un tasso di rendimento accettabile o si fosse basato su premesse dubbie, un investitore privato non avrebbe iniziato a dare attuazione al progetto e non vi avrebbe investito altro denaro, oltre a quello già speso per i lavori preparatori sopra indicati.

a) Apporti di capitale

(105) Riguardo agli apporti di capitale, la Commissione osserva che il primo importante apporto di capitale per 4,4 milioni di PLN era stato deciso il 29 luglio 2010 (quadruplicando quasi il capitale esistente di 1,7 milioni di PLN), proprio dopo che era stato concluso lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato del 16 luglio 2010. Inoltre, l'accordo sugli ulteriori apporti di capitale (fino al 2040) volti a finanziare il progetto di conversione (menzionato al punto 33) era stato firmato nel marzo 2011 (ancor prima della conclusione del secondo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato recante la data del 13 maggio 2011). In aggiunta, nello stesso periodo sono stati conclusi l'accordo con l'utente militare dell'aeroporto (7 marzo 2011) e il contratto di locazione del terreno della società [11 marzo 2011 (menzionato supra al considerando 33)].

(106) La Commissione sottolinea inoltre che la Polonia ha confermato che l'apporto di capitale deciso il 29 luglio 2010 era basato sulla valutazione economica del progetto contenuta nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato. È pertanto chiaro che, in quel momento, gli azionisti pubblici avevano deciso di impegnarsi nel progetto di investimento in questione, cui doveva essere data esecuzione nell'arco di 30 anni. Benché sia possibile per un investitore privato adattare il piano di investimento nel corso della sua attuazione alla luce del mutare delle circostanze, è chiaro che ogni investitore privato avrebbe già valutato il merito del progetto di investimento di cui trattasi nel 2010 prima di iniziare a investire risorse importanti.

(107) All'epoca in cui è stato realizzato il primo aggiornamento dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato, ovvero nel 2011, gli azionisti pubblici avevano già versato nella società 6,05 milioni di PLN (si veda la tabella 3). La società aveva già preso in locazione il terreno per l'aeroporto da Kosakowo (il contratto di locazione tra l'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. e Kosakowo era stato firmato l'11 marzo 2011) e aveva già sottoscritto un accordo operativo con l'utente militare dell'aeroporto (7 marzo 2011). Inoltre, l'11 marzo 2011 gli azionisti avevano firmato un accordo vertente sugli aumenti del capitale sociale della società sino al 2040<sup>(46)</sup>. All'epoca della conclusione del secondo aggiornamento dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato, nel luglio 2012, gli azionisti pubblici avevano effettuato conferimenti per un totale di 64,810 milioni di PLN (vale a dire, circa il 70 % di tutto il capitale versato). La Commissione sottolinea che gli studi del 2011 e del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato rappresentano indiscutibilmente degli adeguamenti del piano di investimento iniziale sulla base del quale era stata adottata la decisione iniziale di partecipare al progetto di conversione dell'aeroporto militare. Quindi, anche se gli apporti di capitale maggiori sono stati compiuti dopo il primo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, tali apporti non possono essere esaminati isolatamente.

b) Spese in conto capitale

(108) Nello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, gli investimenti in immobilizzazioni sono suddivisi in quattro fasi. La prima fase del progetto di investimento comprende la progettazione, ma anche la bonifica dell'area (eliminazione di alberi e arbusti, demolizione degli hangar e livellamento del terreno). Le suddette spese sono state sostenute nel corso del 2011 e ammontavano complessivamente a [...] milioni di PLN ([...] EUR). La seconda fase del progetto, che comprendeva la costruzione del terminal di aviazione generale, dell'edificio ad uso amministrativo e di quello per il personale antincendio, era già iniziata nel 2012. La seconda fase del progetto è la più importante in termini di spese in conto capitale, ammontanti al [...] % delle spese in conto capitale nominale (in appresso il «capex») nel periodo 2012-2013. In base alle informazioni fornite dalla Polonia, le spese in conto capitale ammontavano nel 2012 a [...] milioni di PLN (oltre la metà dei quali spesi ancor prima dell'avvio dello studio di aggiornamento del 2012). Il grafico che segue (figura 2) indica il capex (nominale) suddiviso per fase di investimento come indicato nello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato.

<sup>(46)</sup> L'accordo dell'11 marzo 2011 prevede che Gdynia effettui versamenti in denaro per 59,048 milioni di PLN (14,8 milioni di EUR) nel periodo 2011-2013 e che Kosakowo effettui dei conferimenti non in denaro (compensazione dei canoni annuali con azioni) nel periodo 2011-2040.

Figura 2

**Capex per fase (studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato)**

[...]

- (109) Alla luce dei considerando 103 e 108, la Commissione ritiene che né lo studio del 2011, né quello del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato sia stato compiuto all'epoca e sulla base delle informazioni che gli azionisti pubblici avevano a disposizione quando è stata adottata la decisione principale di finanziare il progetto di conversione. La Commissione non può inoltre prendere in considerazione retroattivamente, per giustificare decisioni assunte dagli azionisti pubblici nel 2010 e nel 2011, fonti di ricavi aggiuntive previste sulla base delle informazioni fornite nel novembre 2013.
- (110) Al fine di valutare se Gdynia e Kosakowo si siano comportate come un investitore privato avveduto in un'economia di mercato, la Commissione ritiene pertanto di dover basare la propria valutazione anzitutto sullo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, non tenendo conto di ogni altro sviluppo e informazione che non fosse stata a disposizione di detti azionisti pubblici nel momento in cui essi hanno adottato la loro decisione di dare attuazione al progetto di investimento di cui trattasi.
- (111) Dall'altro lato, lo studio del 2011 e quello del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato hanno valutato soltanto le modifiche alla decisione iniziale di avviare il progetto di investimento adottata nel 2010 sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato. Infatti, lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato riconosce che una serie di investimenti (quali il terminal di aviazione generale, l'edificio ad uso amministrativo, il sistema elettrico) erano già in uno «stato avanzato di realizzazione». I due studi successivi mostrano che gli azionisti si stavano facendo guidare dallo sviluppo del mercato, adattando la portata del progetto in modo corrispondente (incrementandola o riducendola a seconda del tipo di investimento). Tali cambiamenti erano comunque marginali se confrontati con la decisione generale di trasformare la base militare in un aeroporto civile. Il grafico che segue (figura 3) presenta le spese in conto capitale come indicate negli studi del 2010, 2011 e 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato (espressi in termini reali al 2010). Come si può vedere, benché la tempistica e la misura degli investimenti siano state aggiornate sia nel 2011 che nel 2012, tali cambiamenti non avevano carattere essenziale se confrontati con la dimensione complessiva del progetto. Nel 2010, il capex reale era stimato in circa [...] milioni di PLN e tale dato è stato incrementato [...] a circa [...] milioni di PLN sia nel 2011 che nel 2012 (vale a dire un [...] % nel corso di un periodo di investimento di quasi 20 anni).
- (112) Nel presente caso, la Commissione è chiamata in definitiva a valutare una serie di decisioni di investimento adottate dai medesimi azionisti pubblici nel corso di un periodo di tempo breve, nel quale non si sono verificati eventi inattesi, dirette all'attuazione di quello che è essenzialmente sempre lo stesso progetto di investimento. Pertanto, gli aggiornamenti del 2011 e del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato non possono trasformare una decisione di investimento, che non era compatibile con il principio dell'investitore in economia di mercato nel momento in cui è stata adottata, in una decisione di investimento ragionevole. Gli aggiornamenti possono tutt'al più dimostrare che le autorità polacche agivano come un investitore privato solo se chiamate a dimostrare che, investendo fondi ulteriori, il progetto avrebbe potuto ottenere un rendimento idoneo a remunerare in modo adeguato il capitale che era stato e che sarebbe stato investito (o che avrebbe remunerato in modo adeguato tale capitale anche considerando il rischio di dover rimborsare eventuali aiuti illegali ottenuti in passato).

Figura 3

**Capex (in migliaia di PLN) come indicato negli studi del 2010, del 2011 e del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato (in termini reali al 2010)**

[...]

*Applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato:*

- (113) Lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato messo a disposizione dalla Polonia si fonda su un piano di attività recante una previsione dei futuri flussi di cassa per gli azionisti nel periodo 2010-2040. Quando lo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato è stato realizzato, la Polonia contava che l'aeroporto avrebbe iniziato a operare con il traffico di aviazione generale nel 2011, con i voli charter nel 2013 e con gli LCC nel 2015. Ciò avrebbe comportato un incremento costante del numero di passeggeri serviti da [...] passeggeri nel 2013 sino a quasi [...] milioni nel 2024 e a 1,753 milioni nel 2040 (come indicato nella tabella 5 che segue).

Tabella 5

**Proiezioni di traffico per l'aeroporto di Gdynia utilizzate nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato (in migliaia)**

Sviluppo atteso del numero di passeggeri (studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato)										
Anno	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Numero di passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (114) In base allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, la società sarebbe diventata redditizia, a livello di EBITDA, dal 2018. Il flusso di cassa annuo attualizzato sarebbe diventato positivo a partire dal 2020, come indicato dalla tabella che segue (figura 4). Tuttavia, su base cumulativa (vale a dire, dopo aver aggregato i flussi di cassa annuali di ciascun anno precedente), si ritiene che il DCF totale sia negativo per l'intero periodo 2010-2040 (come indicato nella figura 1). In altre parole, i flussi di cassa che ci si attende saranno generati a partire dal 2018 non sono sufficienti a coprire i flussi di cassa fortemente negativi dei periodi di investimento precedenti.

Figura 4

**DCF in migliaia di PLN (studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato)**

[...]

Fonte: Sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato

- (115) Dopo il 2040, ci si attendeva che il gestore aeroportuale sarebbe cresciuto costantemente con un tasso di crescita stabile del flusso di cassa libero del [...] %. La Polonia ha calcolato il valore terminale dell'operatore aeroportuale nel 2040 sulla base di tale premessa. Il valore terminale attualizzato è pari a [...] milioni di PLN.
- (116) Lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato arriva a un valore netto positivo<sup>(47)</sup> di [...] milioni di PLN (pari a circa [...] milioni di EUR). Inoltre, l'IRR del progetto di investimento pari al [...] % è superiore al costo del capitale previsto per il gestore aeroportuale ([...] %).
- (117) La Commissione osserva che il valore trainante chiave dei futuri flussi di cassa del gestore aeroportuale di Gdynia sono i ricavi previsti che dipendono dal numero di passeggeri e dal livello di tasse aeroportuali pagate dalle compagnie aeree. I ricavi derivanti dai voli LCC e charter (tasse passeggeri, atterraggio e parcheggio) sono pari, nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, all'[80-90] % di tutti i ricavi nel 2040 con una media dell'[80-90] % dei ricavi complessivi per l'intero periodo valutato, vale a dire quello compreso tra il 2010 e il 2040. La Commissione osserva che tale circostanza contraddice l'affermazione della Polonia secondo cui le attività dell'aeroporto di Gdynia andrebbero a integrare quelle dell'aeroporto di Danzica posto che Gdynia si concentrerebbe sulle attività di aviazione generale. Infatti, come mostrano i dati sopra indicati, i voli LCC e charter sono la principale fonte di ricavi nella maggior parte degli anni oggetto della previsione. Tuttavia, come meglio illustrato in prosieguo, anche la parte centrale dei ricavi dell'aeroporto di Danzica è data dai voli LCC e charter (si veda il considerando 121).
- (118) Nel quadro della domanda dei passeggeri e dei vettori aerei, la Commissione osserva che l'aeroporto di Gdynia avrebbe lo stesso bacino di utenza dell'aeroporto di Danzica che dista soltanto 25 km dall'aeroporto di Gdynia. L'aeroporto di Danzica è stato ampliato nel 2012 per servire fino a 5 milioni di passeggeri ed è previsto un ulteriore ampliamento nel 2015 per arrivare a servire fino a 7 milioni di passeggeri. La tempistica di tale espansione era già nota pubblicamente nel 2010, vale a dire all'epoca della redazione dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato<sup>(48)</sup>. Inoltre, il finanziamento pubblico previsto per portare l'aeroporto di Danzica a una capacità di 5 milioni era stato notificato alla Commissione il 24 settembre 2008 con il numero di aiuto di Stato N 472/08 ed era stato da essa approvato il 5 febbraio 2009<sup>(49)</sup>.
- (119) La Polonia ha informato la Commissione che il piano generale preparato per l'aeroporto di Danzica nel 2010<sup>(50)</sup> prevede l'ampliamento della pista, dell'area di stazionamento e delle altre infrastrutture aeroportuali, interventi questi che porteranno l'aeroporto di cui trattasi a poter in futuro servire oltre 10 milioni di passeggeri l'anno.

<sup>(47)</sup> Detto valore netto comprende il valore netto attuale dei flussi di cassa nel periodo 2012-2040 e il valore terminale attualizzato dell'operatore aeroportuale calcolato per il 2040.

<sup>(48)</sup> Si veda, ad esempio, la decisione della Commissione n. C(2009) 4445 del 3 giugno 2009 sulla concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee di trasporti.

<sup>(49)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(50)</sup> Il piano generale era stato commissionato nel febbraio 2010 ed emanato nel novembre 2010.

- (120) La Commissione osserva inoltre che nel 2010 l'aeroporto di Danzica ha registrato 2,2 milioni di passeggeri (sfruttando così il 45 % della sua capacità, compresa la capacità in fase di costruzione). Secondo le previsioni fornite per l'aeroporto di Danzica, soltanto tra il 50 e il 60 % della capacità disponibile sarà utilizzata entro il 2020 <sup>(51)</sup>. Tali previsioni non tengono conto dell'avvio delle operazioni presso l'aeroporto di Gdynia (si presume quindi che tutta la domanda del bacino di utenza sia coperta dall'aeroporto di Danzica). La Commissione osserva che l'aeroporto di Danzica sarà in grado di rispondere alla domanda nella regione per un lungo periodo, ovvero sino almeno al 2030, anche presumendo una crescita importante nel traffico passeggeri.
- (121) Come indicato in precedenza, in base allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato per l'aeroporto di Gdynia ci si attende che la parte centrale dei ricavi di detto aeroporto ([80-90] % in media per l'intero periodo 2012-2040) provenga da compagnie aeree LCC e charter. A tal proposito, la Commissione osserva che anche l'aeroporto di Danzica serve principalmente traffico LCC e charter tant'è che nel 2010 il traffico LCC e charter corrispondeva al 72 % di tutti i passeggeri registrati presso l'aeroporto di Danzica <sup>(52)</sup>.
- (122) Alla luce della stretta vicinanza a un altro aeroporto già affermato e non congestionato che persegue il medesimo modello commerciale con una significativa capacità residua sul lungo termine, la Commissione ritiene che la capacità del gestore dell'aeroporto di Gdynia di attrarre traffico e passeggeri dipenderà in ampia misura dal livello delle tasse aeroportuali proposte alle compagnie aeree, in particolare rispetto ai suoi concorrenti più vicini.
- (123) A tal proposito, la Commissione osserva che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato prevede tasse passeggeri per i voli charter e LCC pari a 25 PLN/PAX (EUR 6,25) sino al 2014 e a 40 PLN/PAX (EUR 10) a partire dal 2015 (sino al 2040). La tassa di atterraggio per la stessa categoria di voli era fissata in 25 PLN/tonnellata (EUR 6,25) per l'intero periodo [con un MTOW (peso massimo al decollo) medio presunto di 70 tonnellate], mentre la tassa parcheggio era stimata in 4 PLN (EUR 1,0) per 24 h/tonnellata (con un MTOW medio di 70 tonnellate). Secondo lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, i prezzi si collocavano a livelli equiparabili a quelli praticati presso altri aeroporti regionali nel momento in cui detto studio è stato compiuto. I prezzi presso l'aeroporto di Gdynia erano stati fissati anche sulla base del presupposto che non vi sarebbe stata concorrenza da parte dell'aeroporto di Danzica.
- (124) La Commissione fa presente inoltre che il tariffario applicato dall'aeroporto di Danzica dal 31 dicembre 2008 fissa la tassa passeggeri standard a 48 PLN/PAX (EUR 12,0), la tassa di atterraggio standard per velivoli superiori a 2 tonnellate (vale a dire compresi tutti gli aeromobili charter e LCC) a 25 PLN/tonnellata (EUR 6,25) e la tassa parcheggio a 4,5 PLN/24 h/tonnellata (EUR 1,25).
- (125) La Commissione osserva tuttavia che il tariffario applicato presso l'aeroporto di Danzica offre anche vari sconti e riduzioni applicabili inter alia ai voli LCC. L'aeroporto in parola applica una tassa passeggeri ridotta di 24 PLN/PAX (EUR 6) per tutti i nuovi collegamenti (dal 1° gennaio 2004) e per tutti gli incrementi di frequenza che coinvolgono un aeromobile con un MTOW compreso tra 50 e 100 tonnellate (ad esempio, gli Airbus A320 e i Boeing 737 e altri aeromobili impiegati dagli LCC). Anche la tassa di atterraggio applicata per tali collegamenti è ridotta del 50 % (vale a dire a 12,5 PLN/tonnellata). La tassa di parcheggio è completamente eliminata se la frequenza del collegamento è di almeno 6 volte a settimana. Inoltre, la tassa passeggeri standard è ridotta in primis a 23 PLN per tutti i passeggeri in partenza su voli interni di linea ed è poi applicata un'adeguata riduzione. La Commissione ritiene che, tenuto conto degli sconti e delle riduzioni applicate presso l'aeroporto di Danzica, le tasse aeroportuali medie previste per l'aeroporto di Gdynia sarebbero significativamente superiori a quelle dell'aeroporto limitrofo già consolidato.

<sup>(51)</sup> Traffico di passeggeri (in migliaia di passeggeri l'anno) presso l'aeroporto di Danzica

Numero attuale di passeggeri

Anno	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passeggeri	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Sviluppo atteso del numero di passeggeri:

Anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Passeggeri	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

<sup>(52)</sup> LCC 64,5 %, charter 7,5 %. Sia nel 2009 che nel 2011 tale valore era pari al 70 %.

- (126) Applicando le suddette tasse aeroportuali, l'aeroporto di Gdynia, quale nuovo concorrente, non sarà in grado di attrarre un traffico significativo in presenza di un aeroporto consolidato avente una capacità residua e il medesimo bacino di utenza che applica tasse nette inferiori per i nuovi collegamenti e per l'incremento della frequenza sui collegamenti esistenti. La Commissione osserva anche che il tariffario delle tasse aeroportuali per l'aeroporto di Danzica prevede tasse scontate sino al 31 dicembre 2028. Posto che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato (fondato sul piano di attività dell'operatore aeroportuale in quel momento) indica le tasse aeroportuali quali principale fonte di ricavi del gestore aeroportuale, la Commissione ritiene che tale soluzione costituisca una prova del fatto che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato non è sufficientemente solido e credibile da dimostrare che un investitore privato avrebbe dato seguito al progetto di investimento di cui trattasi.
- (127) Tenuto conto che sia l'aeroporto di Gdynia che l'aeroporto di Danzica si concentrerebbero primariamente su vettori low-cost e charter, che l'aeroporto di Danzica non sfrutta interamente la propria capacità e che le tasse da esso applicate sono attualmente inferiori a quelle ipotizzate nel piano di attività di Gdynia e considerata la stretta vicinanza dei due aeroporti, la Commissione ritiene altresì che la premessa secondo cui non vi sarebbe concorrenza sui prezzi tra i due aeroporti sia errata.
- (128) La Commissione osserva inoltre che, all'epoca della redazione dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, le tasse nette (tasse standard a seguito dell'applicazione degli sconti) praticate dagli aeroporti di Bydgoszcz (posto a 196 chilometri e a 2 ore e 19 minuti di auto dall'aeroporto di Gdynia) e di Stettino (posto a 296 chilometri e a 4 ore e 24 minuti di auto dall'aeroporto di Gdynia), ovvero il secondo e il terzo aeroporto regionale polacco più vicino, erano ampiamente inferiori<sup>(53)</sup>.
- (129) Alla luce di quanto precede, vista la stretta vicinanza a un altro aeroporto non congestionato che persegue il medesimo modello commerciale, la Commissione ritiene che le tasse aeroportuali indicate nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, superiori a quelle applicate presso l'aeroporto di Danzica e presso altri aeroporti regionali siti nelle vicinanze, siano irrealistiche. Inoltre, data la situazione concorrenziale dell'aeroporto di Gdynia, la Commissione ritiene che le previsioni di traffico indicate nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato siano fondate su presupposti non realistici.
- (130) Occorre anche osservare che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato non comprende né un'analisi di sensitività né una valutazione delle probabilità del risultato (quali uno scenario pessimistico, uno ottimistico e uno di base). La Commissione conclude pertanto che lo scenario presentato nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato si basi su ipotesi eccessivamente ottimistiche quanto allo sviluppo del traffico passeggeri e al livello delle tasse.
- (131) La Commissione osserva che riducendo i ricavi annuali derivanti dalle tasse passeggeri collegate al traffico LCC e charter solo del [...] % (sul periodo della proiezione 2010-2040) si arriva a un valore netto negativo per gli azionisti pubblici. Una tale contrazione dei ricavi potrebbe verificarsi se le tasse e/o il traffico dovessero essere inferiori rispetto a quanto ipotizzato. A tal proposito, occorre osservare che le tasse aeroportuali indicate nel piano di attività utilizzato per lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato sono già del [...] % superiori a quelle dell'aeroporto di Danzica<sup>(54)</sup>. In tale contesto, è altamente improbabile che l'aeroporto di Gdynia sarebbe in grado di attrarre traffico senza concedere sconti significativi rispetto alla tassa di 40 PLN (EUR 10) indicata nel piano di attività. L'elevata sensitività del VAN rispetto a una riduzione apparentemente marginale delle tasse aeroportuali (frutto di ipotesi realistiche) solleva pertanto dubbi significativi quanto alla credibilità del piano di attività iniziale.
- (132) Dato che lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato si basava sulle ipotesi di traffico disponibili all'epoca e che le informazioni a disposizione ex post non possono essere impiegate per valutare direttamente il suddetto studio, la Commissione osserva comunque in che misura tali ipotesi erano eccessivamente ottimistiche. Un confronto tra le proiezioni di traffico del 2010 e del 2012 mostra infatti differenze significative. Non solo la partenza del progetto è stata ritardata, ma in aggiunta e oltre il periodo dell'«EBITDA positivo», le proiezioni di traffico sono state ridotte tra il [...] e il [...] % per ogni anno. Tali significative correzioni apportate soltanto due anni dopo e senza che sia intervenuta una qualche modifica rilevante nelle circostanze rappresentano

<sup>(53)</sup> Aeroporto di Bydgoszcz: la tassa passeggeri in partenza standard è pari a 30 PLN (EUR 7,5); la tassa di atterraggio standard è di 45 PLN/tonnellata (EUR 11,25) per le prime 2 tonnellate di MTOW, di 40 PLN/tonnellata (EUR 10) tra 2 e 15 tonnellate di MTOW, 35 di PLN/tonnellata (EUR 8,75) tra 15 e 40 tonnellate di MTOW, di 30 PLN/tonnellata (EUR 7,5) tra 40 e 60 tonnellate di MTOW, di 25 PLN/tonnellata (EUR 6,25) tra 60 e 80 tonnellate di MTOW e di 20 PLN/tonnellata (EUR 5) per ogni tonnellata sopra le 80 tonnellate di MTOW; la tassa di parcheggio standard è di 8 PLN/tonnellata/24 h (EUR 2; esente per le prime 4 ore). Riduzioni: le tasse passeggeri possono essere ridotte tra il 5 % (se un vettore ha tra i 100 e il 300 passeggeri in partenza dall'aeroporto di Bydgoszcz al mese) e il 50 % (se un vettore ha più di 8 000 passeggeri in partenza dall'aeroporto di Bydgoszcz al mese); tassa di atterraggio: 50 % di riduzione nei primi 12 mesi del collegamento, 50 % in caso di atterraggio tra le 14:00 e le 20:00; tasse di atterraggio e parcheggio: 10 % per un vettore con 4-10 voli al mese, 15 % per 11-30 voli al mese, 20 % per più di 31 voli al mese. Aeroporto di Stettino: la tassa standard sui passeggeri in partenza è di 35 PLN (EUR 8,75); la tassa di atterraggio standard è di 70 PLN/tonnellata (EUR 17,5); la tassa parcheggio standard è di 8 PLN/tonnellata/24 ore (esente per le prime due ore). Riduzioni: tra il 20 % (se un vettore offre passeggeri in partenza superiori a 800 posti a settimana) e il 90 % (in caso di un'offerta superiore a 1 300 passeggeri).

<sup>(54)</sup> Calcolo delle tasse passeggeri per i voli LCC.

un controllo utile della ragionevolezza delle ipotesi iniziali. Inoltre ciò indica che i controlli di sensitività compiuti dalla Commissione (marginali in confronto) sono particolarmente significativi rispetto al carattere irrealistico delle ipotesi alla base della conclusione secondo cui il progetto era valido.

Tabella 6

**Confronto delle previsioni di traffico passeggeri impiegate nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato e nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
N. tot. passeggeri in base allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
N. tot. passeggeri in base allo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Differenza		- 53	- 69	- 55	- 38	- 36	- 29	- 27	- 25
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
N. tot. passeggeri in base allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
N. tot. passeggeri in base allo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Differenza	- 23	- 21	- 19	- 17	- 17	- 18	- 18	- 19	- 19

- (133) Ulteriori test di sensitività indicano che il progetto cesserebbe di essere redditizio se il totale dei ricavi si riducesse anche solo del [...] % l'anno per tutto il periodo di riferimento o se i ricavi subissero una contrazione del [...] % e le spese operative un incremento del [...] %. La redditività dell'investimento è quindi altamente sensibile a cambiamenti marginali nelle ipotesi di base. La Commissione ritiene che tali cambiamenti siano secondari rispetto ai cambiamenti apportati negli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato successivi.
- (134) I controlli di sensitività compiuti dalla Commissione sembrano tanto più ragionevoli, ove si consideri che meno di un anno dopo lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato le autorità polacche hanno ricevuto un'analisi aggiornata indicante che il VAN del progetto sarebbe stato significativamente inferiore ovvero pari soltanto a [...] milioni di PLN (circa [...] EUR). Nel maggio 2011, il VAN del progetto era stato quindi ridotto del [...] % rispetto al progetto iniziale.
- (135) La Commissione osserva, inoltre, che i risultati positivi dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato dipendono anche in ampia parte dal valore terminale dell'investimento alla fine del periodo coperto dal piano di attività (ovvero nel 2040). Il flusso di cassa attualizzato della società nel periodo 2010-2040 è infatti negativo e ammonta a (-[...]) milioni di PLN. Il valore terminale attualizzato al 30 giugno 2010 ammonta a [...] milioni di PLN.
- (136) Il valore terminale si basava sull'ipotesi che il tasso di crescita annuo per il flusso di cassa dell'investimento dopo il 2040 sarebbe stato pari al [...] %. Secondo una prassi consolidata, il tasso di crescita di un'impresa non dovrebbe essere superiore a quello dell'economia in cui opera (vale a dire in termini di crescita del PIL). Infatti, il valore terminale è calcolato nel momento in cui si ritiene che la società abbia raggiunto la maturità e quando il periodo di elevata crescita dell'impresa è così giunto al termine. Posto che si deve presumere che l'economia comprenda sia imprese con un elevato tasso di crescita che altre con una crescita stabile, ci si attende che il tasso di crescita delle

imprese mature sia pertanto *inferiore* rispetto al tasso di crescita medio dell'economia generale. Nelle sue osservazioni la Polonia non ha indicato su quale base essa ha individuato un tasso di crescita a lungo termine del [...] %, ma ha spiegato che il suddetto tasso è un tasso di crescita nominale. Sulla base delle informazioni messe a disposizione dal FMI, la Commissione ha ritenuto che le previsioni per la crescita del PIL disponibili all'inizio del 2010 indicassero un tasso di crescita nominale dell'economia polacca compreso tra il 5,6 % del 2011 e il 6,6 % del 2015. Considerando un tasso di inflazione del 2,5 %, ci si poteva aspettare un tasso di crescita reale del PIL del 4 %. La scelta di un tasso di crescita nominale del [...] % per l'aeroporto di Gdynia poteva quindi sembrare a prima vista in linea con le informazioni disponibili all'epoca e con la prassi consolidata di scegliere un tasso di crescita inferiore rispetto alla crescita dell'economia. Tuttavia, scegliendo un tasso di crescita a lungo termine superiore all'inflazione (che ad aprile 2010 era stata stimata al 2,5 %), il piano di attività presume che l'aeroporto continui a crescere ogni anno anche oltre il 2040.

Tabella 7

**Dati e previsioni relativi a PIL e inflazione messi a disposizione dal FMI nell'aprile 2010**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
% crescita PIL (prezzi costanti)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
% crescita PIL (prezzi attuali)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
% inflazione	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Fonte: Fondo monetario internazionale, World Economic Outlook Database, aprile 2010 (scaricato da <http://www.imf.org/external/data.htm>)

- (137) La Commissione osserva, inoltre, che in questo caso, in considerazione del periodo di riferimento particolarmente lungo e della distanza temporale della data per la quale era stato calcolato il valore terminale, il compito di stabilire il tasso di crescita più adeguato è tanto più complesso e l'incertezza tanto maggiore. Le previsioni di crescita del PIL infatti raramente vanno oltre un orizzonte di cinque anni, mentre in questo caso il modello doveva prevedere un tasso di crescita ragionevole per l'aeroporto dopo che lo stesso aveva operato per 30 anni. Tale circostanza indica che un investitore avveduto avrebbe compiuto una serie di test di sensitività.
- (138) A tal proposito, è opportuno osservare che negli aggiornamenti successivi al piano di attività iniziale il tasso di crescita stabile era stato ridotto dal [...] % al [...] %. La Polonia non ha tuttavia fornito nessuna spiegazione chiara di tale riduzione. Il valore terminale è una funzione del tasso di crescita perpetua presunto ma anche dei rendimenti attesi durante il periodo di crescita stabile. La Commissione ha compiuto una serie di test di sensitività che hanno confermato che la conclusione dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato è estremamente sensibile a variazioni minori e realistiche delle ipotesi di base. Anzitutto, il tasso di crescita stabile in presenza del quale il piano di attività del 2010 porta a un VAN negativo è circa del [...] %. Tuttavia, presumendo una contrazione dei ricavi anche solo del [...] % rispetto a quanto ipotizzato, il tasso di crescita stabile in presenza del quale il progetto cessa di essere redditizio è del [...] %.
- (139) Il modello di tasso di crescita stabile utilizzato per calcolare il valore terminale in questo caso richiede anche di formulare delle ipotesi in merito alla data in cui la società inizierà a crescere a un tasso stabile che essa sarà in grado di sostenere per sempre. Nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, tale data era stata fissata al 2040, considerando un periodo di riferimento di 30 anni (2010-2040). Nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il periodo di riferimento era stato ridotto a 18 anni (2012-2030) e il valore terminale era stato pertanto calcolato con riferimento al 2030. Se lo stesso orizzonte temporale venisse applicato allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il VAN diverrebbe negativo.
- (140) La Commissione ha anche osservato che lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato menziona specificamente che un investitore avveduto prenderebbe in considerazione il fatto che il progetto prevede un orizzonte temporale particolarmente lungo prima di arrivare a essere redditizio (si veda la sezione 4.10.1.2 dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, nel quale si conclude nel senso che «Il risultato positivo del valore attuale netto dimostra che l'investimento nell'aeroporto di Gdynia-Kosakowo può essere un affare interessante per potenziali investitori. Tuttavia, prima di adottare una qualche decisione, gli investitori devono considerare anche l'orizzonte temporale a lungo termine tipico di un progetto d'investimento nel settore delle infrastrutture»).
- (141) La Commissione osserva che nel 2010, quando è stato condotto il primo studio sul principio dell'investitore in economia di mercato, il piano di attività e i calcoli sul VAN hanno tenuto conto di tutte le spese in conto capitale relative agli investimenti rientranti nella competenza dei poteri pubblici (personale antincendio, sicurezza, dogane ecc.). La Commissione ritiene che tale approccio sia corretto posto che le spese in parola sono intrinsecamente collegate alla costruzione e alla gestione di un aeroporto (e si aggiungono pertanto ai costi del progetto).

- (142) La Commissione ha tuttavia valutato anche la redditività del progetto sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato al netto delle spese in conto capitale relative a interventi rientranti nella competenza dei poteri pubblici.
- (143) Le informazioni fornite dalla Polonia non permettono di individuare con precisione quali voci delle spese in conto capitale e delle spese operative siano attribuibili ai poteri pubblici. La Commissione osserva che nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato la Polonia ha distinto gli investimenti rientranti nella competenza dei poteri pubblici da quelli che non vi rientrano; così non era stato tuttavia per lo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato. La Commissione ha comunque ricalcolato il VAN escludendo una serie di voci identificabili di spese in conto capitale che sono chiaramente riconducibili ad attività rientranti nella competenza pubblica. In particolare, la Commissione ha ricalcolato il VAN escludendo le seguenti spese in conto capitale: «Veicoli e strumentazione antincendio», «Recinzione e sistema di monitoraggio dell'aeroporto» e «Strumentazione per il personale di sicurezza dell'aeroporto» per un importo pari a [...] milioni di PLN (valore totale nominale).
- (144) Nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, l'eliminazione delle spese rientranti nella competenza dei poteri pubblici comporta che il flusso di cassa attualizzato aumenti a circa (-[...]) milioni di PLN (o in altre parole, la perdita attualizzata prevista nel periodo 2010-2040 è ridotta di [...] milioni di PLN da (-[...]) milioni di PLN a (-[...]) milioni di PLN. Posto che il valore terminale non è cambiato (ed è pari a [...] milioni di PLN), il VAN del progetto aumenta da [...] milioni di PLN a [...] milioni di PLN (cioè cresce da [...] milioni di EUR a circa [...] milioni di EUR).
- (145) Sono stati compiuti ulteriori test di sensitività dai quali è emerso che il VAN diviene negativo apportando le seguenti modifiche: una contrazione dei ricavi totali del [...] %, una contrazione dei ricavi da tasse aeroportuali del [...] % o una riduzione dei ricavi totali del [...] % unita a un incremento dei costi del [...] % (il tutto su base annuale). Alla luce delle ipotesi ampiamente irrealistiche formulate in merito alle tasse aeroportuali (del [...] % superiori all'aeroporto di Danzica<sup>(55)</sup>) e delle previsioni di traffico eccessivamente ottimistiche (proiezioni riviste da [...] % a [...] % al di sotto di quanto inizialmente previsto), tali test di sensitività suggeriscono che ipotesi leggermente più realistiche portano a concludere che il progetto non sarà redditizio.
- (146) Una volta escluse dallo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato le spese collegate alla realizzazione di opere pubbliche, il test di sensitività suggerisce che il VAN diventerebbe negativo se i ricavi attesi dalle tasse aeroportuali dei voli LCC (senza alcuna riduzione delle tasse aeroportuali per i voli charter) dovessero ridursi del [...] % l'anno mantenendo invariati i ricavi da voli charter, tutti gli altri ricavi, i costi operativi e le spese in conto capitale come previste nel piano di attività (considerando che i ricavi da voli LCC cominciano a maturare nel 2017 e aumentano nel tempo progressivamente).
- (147) Occorre inoltre ricordare che il progetto risulta redditizio soltanto in ragione del valore terminale (vale a dire il valore dell'aeroporto al 2040 presumendo una crescita annuale perpetua del flusso di cassa del [...] %). Sino al 2040, il progetto genera un flusso di cassa negativo.
- (148) Pertanto, anche valutando la redditività del progetto sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato senza spese in conto capitale relative a interventi collegati alle realizzazioni di opere pubbliche, non è possibile affermare con certezza che un investitore privato avrebbe effettuato l'investimento di cui trattasi.

#### *Riepilogo e conclusione*

- (149) La riconversione dell'aeroporto di Gdynia comporta investimenti importanti e flussi di cassa negativi per un lungo periodo di tempo. Il piano di attività mostra infatti che il flusso di cassa cumulativo attualizzato per il periodo di riferimento 2010-2040 è negativo (-[...] milioni o - [...] milioni di EUR). Secondo il piano di attività, il progetto perviene a valori positivi solo grazie a un valore terminale attualizzato di [...] milioni di PLN calcolato per il 2040 e per tutto il periodo successivo, presumendo che l'aeroporto cresca successivamente sempre a un tasso nominale annuo del [...] %. Nonostante le notevoli incertezze intrinseche a un tale progetto a lungo termine, il piano di attività non contiene nessuna analisi di sensitività e si discosta in tal modo dalle analisi che un investitore accorto avrebbe compiuto per un tale progetto.
- (150) L'analisi compiuta dalla Commissione ha portato inoltre alla conclusione che il piano di attività si fonda su una serie di ipotesi ottimistiche e non realistiche data la vicinanza all'aeroporto di Danzica, che ha il medesimo modello commerciale, capacità residua e piani di espansione. Numerosi test di sensitività indicano che il VAN del progetto diventa negativo in caso di contenute e realistiche modifiche delle ipotesi su cui esso si fonda.

<sup>(55)</sup> Cfr. nota 54.

- (151) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che un investitore privato non avrebbe deciso di aderire al progetto di investimento in questione sulla base dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato. La decisione dei comuni di Gdynia e Kosakowo attribuisce pertanto al gestore aeroportuale un vantaggio economico che esso non avrebbe ottenuto a normali condizioni di mercato.

Applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato sulla base dello studio del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato e dell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato

- (152) Per quanto attiene agli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato svolti nel 2011 e 2012 (e ai fondi che la Polonia afferma siano stati conferiti al gestore aeroportuale in seguito a tali studi), la Commissione ritiene che gli apporti di capitale di cui trattasi siano già stati previsti nell'accordo tra gli azionisti firmato l'11 marzo 2011 (cfr. considerando 33 supra), vale a dire prima che venissero effettuati gli studi del 2011 e del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato. Pertanto, all'atto dello svolgimento dei suddetti studi, gli azionisti avevano già assunto una decisione in merito agli investimenti anche se vi è stata data esecuzione solo più tardi. La Commissione ritiene inoltre che gli apporti di capitale, effettuati dopo che gli studi del 2011 e del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato erano stati condotti, non possono essere considerati come decisioni sugli investimenti autonome assunte in modo isolato, posto che esse riguardano il medesimo progetto di investimento cui gli azionisti pubblici avevano iniziato a dare esecuzione, al più tardi, nel 2010 e costituivano soltanto degli aggiustamenti o delle rettifiche al progetto iniziale.
- (153) Come già indicato, la Commissione ritiene pertanto che tali studi potrebbero dimostrare che la Polonia ha agito come un investitore privato solo dimostrassero che, investendo fondi ulteriori, il progetto avrebbe potuto ottenere un rendimento idoneo a remunerare in modo adeguato il capitale che era stato e che sarebbe stato investito (o che avrebbe remunerato in modo adeguato tale capitale anche considerando il rischio di dover rimborsare eventuali aiuti illegali ottenuti in passato).
- (154) Tuttavia, lungi dall'indicare quanto sopra, gli studi non sono attendibili per le ragioni di seguito indicate.

Applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato sulla base dell'aggiornamento del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato

- (155) Il primo aggiornamento dello studio sul principio dell'investitore in economia di mercato è stato condotto nel maggio 2011. Benché l'impegno sugli apporti di capitale effettuati dopo la redazione del suddetto studio sul principio dell'investitore in economia di mercato sia stato preso prima del maggio 2011 (si veda il punto 33 supra), la Commissione ha valutato anche se, sulla base delle informazioni contenute all'interno del suddetto studio economico, si possa ritenere che gli apporti di capitale rispecchino la condotta di un investitore privato operante in un'economia di mercato. Nello studio del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato, i ricavi derivanti dal progetto erano stati mantenuti costanti, mentre erano state aumentate le spese in conto capitale (si veda la figura 3 indicante il costo in conto capitale complessivo espresso in termini reali al 2010). Lo studio tiene conto anche dei precedenti apporti di capitale e delle spese in conto capitale già effettuate. Il WACC veniva leggermente ridotto (dal [...] % al [...] %) e il tasso di crescita a lungo termine veniva ridotto dal [...] % al [...] %. I suddetti aggiornamenti portavano a un VAN nettamente inferiore di [...] milioni di PLN (circa [...] EUR). Ciò era imputabile a perdite maggiori (il flusso di cassa attualizzato sul periodo 2011-2030 ammonterebbe a -[...] milioni di PLN) e il valore terminale si ridurrebbe leggermente, a [...] milioni di PLN).
- (156) La Commissione conclude pertanto che la decisione dei comuni di Gdynia e di Kosakowo di finanziare la riconversione dell'aeroporto militare di Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) in un aeroporto civile non è in linea con il principio dell'investitore in economia di mercato neppure sulla base dell'aggiornamento del 2011 sul principio dell'investitore in economia di mercato e che essa pertanto attribuisce al gestore aeroportuale un vantaggio economico che questi non avrebbe ottenuto a normali condizioni di mercato.
- Applicazione del principio dell'investitore in economia di mercato sulla base dell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato
- (157) La Polonia ritiene che la Commissione debba analizzare il rispetto del principio dell'investitore in economia di mercato sulla base dello studio del 2012 sul suddetto principio. Al fine di replicare a tale argomento, e benché gli apporti di capitale compiuti dopo lo svolgimento di tale studio fossero stati decisi in precedenza (cfr. considerando 33 supra), la Commissione ha valutato anche se, sulla base delle informazioni contenute all'interno di esso, si possa ritenere che gli apporti di capitale corrispondono alla condotta di un investitore privato che agisce in un'economia di mercato.
- (158) La Commissione osserva che l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato tiene conto degli apporti di capitale precedenti e delle spese in conto capitale già sostenute. L'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato mostra che il finanziamento fornito alla Gdynia-Kosakowo Airport Ltd sfocia in un valore netto positivo di [...] milioni di PLN (pari a circa [...] milioni di EUR) per i suoi azionisti. Inoltre, l'IRR del progetto di investimento pari a [...] % è superiore al previsto costo del capitale del gestore aeroportuale ([...] %).

- (159) Lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato confronta il valore netto della società in presenza di altri investimenti nel caso in cui il nuovo aeroporto divenga operativo (lo «scenario base») con il valore netto della società, senza ulteriori investimenti, nel caso in cui il progetto di investimento sia interrotto nel giugno 2012 (lo «scenario controfattuale») <sup>(56)</sup>.
- (160) A tal proposito, la Commissione ha già concluso che gli apporti di capitale compiuti dopo il 2010 non possono essere valutati separatamente dalla decisione sull'investimento iniziale adottata nel 2010. Il corretto scenario controfattuale nel 2010 sarebbe stato il mancato avvio dell'esecuzione del progetto. Secondo la Polonia, il contratto di locazione permetteva a Kosakowo soltanto di utilizzare il terreno per un aeroporto civile. La Commissione osserva che un investitore privato non avrebbe anzitutto stipulato un simile contratto se i piani di sviluppo di un nuovo aeroporto civile in tale area non avessero indicato che era realistico ottenere un profitto da un siffatto investimento. Lo scenario controfattuale previsto nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato è pertanto distorto da una decisione precedente che non rifletteva, essa stessa, la condotta di un investitore privato. In altre parole, lo scenario controfattuale corretto nel 2010 e nel 2012 sarebbe stato quello che prevedeva la mancata esecuzione del progetto di costruzione dell'aeroporto civile di cui trattasi, dal momento che tutti gli apporti di capitale e gli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato compiuti dalla Polonia riguardano l'esecuzione del medesimo progetto di investimento.
- (161) In ogni caso, la Commissione osserva che lo scenario di base nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato fornito dalla Polonia si basa su un piano di attività indicante i futuri flussi di cassa per gli azionisti per il periodo 2012-2030 (vale a dire per il periodo di crescita elevata) <sup>(57)</sup>. La previsione dei futuri flussi di cassa è basata sul presupposto che l'aeroporto inizi la propria attività nel 2013. Quando è stato redatto l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, la Polonia si aspettava che l'aeroporto avrebbe servito circa [...] passeggeri nel 2014 e avrebbe gradualmente ampliato le sue attività sino a [...] passeggeri nel 2020 e a circa [...] nel 2028 (si veda la previsione di sviluppo dei passeggeri nella tabella 8 che segue).

Tabella 8

**Proiezioni del traffico passeggeri per l'aeroporto di Gdynia (in migliaia)**

Crescita attesa in numero di passeggeri										
Anno	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Totale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (162) In base all'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, si suppone che dopo il 2030 l'operatore aeroportuale registrerà una crescita costante a un tasso del [...]. La Polonia ha calcolato il valore terminale dell'operatore aeroportuale nel 2030 sulla base di tale ipotesi.
- (163) La Commissione osserva che, come indicato nello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il valore trainante chiave per i futuri flussi di cassa del gestore dell'aeroporto di Gdynia sono i ricavi attesi dall'attività di aviazione che dipendono dal numero di passeggeri e dal livello delle tasse aeroportuali versate dalle compagnie aeree.
- (164) Rispetto al previsto sviluppo del numero di passeggeri, la Polonia osserva che la domanda di servizi per il trasporto aereo di passeggeri aumenterà nel tempo e in parallelo all'atteso incremento del PIL della Polonia e allo sviluppo della regione. La Polonia ritiene pertanto che le proiezioni del traffico siano prudenti e che il traffico effettivo potrà essere superiore a quello ipotizzato. Secondo la Polonia, l'aggiornamento del marzo 2013 sulle previsioni di traffico per la regione prevede un traffico maggiore rispetto all'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato.
- (165) La Polonia afferma che il piano di attività prevede che l'aeroporto di Gdynia servirà meno del [...] % del traffico passeggeri della regione. Secondo la Polonia inoltre, lo sviluppo del mercato dei servizi aerei della Pomerania lascia spazio per un ulteriore aeroporto di piccole dimensioni che vada a integrare i servizi offerti dall'aeroporto di Danzica.
- (166) Rispetto alla domanda dei passeggeri, la Commissione ritiene che gli argomenti illustrati ai considerando 118-129 in merito alla concorrenza tra l'aeroporto di Gdynia e di Danzica per l'accaparramento di compagnie aeree e passeggeri si applichino anche alla valutazione dell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato.

<sup>(56)</sup> Poiché l'aggiornamento dello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato è stato compiuto nel giugno 2012, l'analisi si riferisce a tale data.

<sup>(57)</sup> Un metodo ampiamente utilizzato per valutare le decisioni di investimento nel capitale è di considerare il valore netto della società. Il valore netto è il valore di una società disponibile per i suoi proprietari o soci. È calcolato sommando tutti i futuri flussi di cassa disponibili per gli azionisti attualizzati sulla base di un adeguato tasso di rendimento. Il tasso di attualizzazione di norma impiegato è il costo del capitale, che riflette il rischio dei flussi di cassa.

- (167) La Commissione osserva in particolare che il livello delle tasse aeroportuali indicato nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato era lo stesso indicato nello studio del 2010. Secondo la Polonia, le tasse impiegate nell'aggiornamento del 2012 non si discostano in modo significativo dalle tariffe standard applicate da altri piccoli aeroporti in Polonia. La Polonia spiega che il livello delle tasse indicato nel piano di attività è una media per l'intero periodo da esso coperto (ovvero 2014-2040) e ritiene che le tasse applicate a lungo termine presso l'aeroporto di Danzica dovranno aumentare di pari passo al miglioramento degli standard dei servizi da esso offerti.
- (168) Considerato che gli aeroporti di Danzica, Bydgoszcz e Stettino applicavano le medesime tariffe nel 2012 e nel 2010 (comprese le stesse riduzioni), la valutazione della Commissione circa il livello delle tasse indicate nello studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato per l'aeroporto di Gdynia è la medesima compiuta in relazione allo studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato (cfr. considerando da 122 a 129).
- (169) La Commissione ritiene che un investitore operante in un'economia di mercato guidato da una prospettiva di redditività non avrebbe assunto alcuna decisione di investimento riguardo al progetto di cui trattasi sulla base di un livello di tasse che è significativamente superiore rispetto a quello delle tasse nette applicate presso altri aeroporti regionali polacchi<sup>(58)</sup>, in particolare presso l'aeroporto di Danzica.
- (170) La Commissione osserva anche che la prova di stress compiuto dalla Polonia indica che il valore netto diventa negativo in caso di una contrazione delle tasse passeggeri a [...] PLN. A tal proposito, la Commissione osserva che una riduzione delle tasse aeroportuali a un importo equiparabile a quello in uso presso altri aeroporti regionali polacchi (ad esempio, Danzica, Bydgoszcz, Stettino, Lublino) porterebbe a un valore netto negativo.
- (171) La Commissione ritiene, inoltre, che un investitore operante in un'economia di mercato non fisserebbe le sue tasse a un livello superiore sulla base della presunzione che le tasse applicate presso l'aeroporto di Danzica sono destinate ad aumentare nel lungo periodo. A tal riguardo, la Commissione osserva che il tariffario applicato dall'aeroporto di Danzica prevede l'applicazione di riduzioni sino al 2028 (vale a dire per un periodo soltanto di due anni più breve rispetto a quello indicato nel piano di attività per l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato). Su tale base, anche se le tasse aeroportuali all'aeroporto di Danzica dovessero essere aumentate dopo il 2028, la Commissione ritiene che le tasse aeroportuali medie previste per il periodo del piano di attività (vale a dire sino al 2030) rimarrebbero superiori rispetto al livello medio dell'aeroporto concorrente.
- (172) La Polonia ha confermato che l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato tiene conto dei costi operativi collegati all'attività militare dell'aeroporto. Ci si attende che tali spese siano compensate dallo Stato. La Polonia ha anche confermato che non è stato ancora raggiunto un accordo formale di ripartizione dei costi (sia dei costi operativi che dei costi di investimento) tra l'aeroporto di Gdynia e l'utente militare.
- (173) La Commissione ritiene che un investitore operante in un'economia di mercato baserebbe la propria valutazione soltanto su risultati prevedibili al momento della decisione sull'investimento. Essa ritiene pertanto che, nel valutare la compatibilità dell'investimento con il principio dell'investitore in economia di mercato, non si debba tener conto di eventuali riduzioni di costi derivanti dalla loro ripartizione con l'utente militare dell'aeroporto (e dell'impatto sui costi complessivi e sui ricavi dell'aeroporto). Lo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato non quantifica infatti le riduzioni dei costi che il gestore aeroportuale potrebbe in tal modo ottenere.
- (174) Analogamente al caso dello studio del 2010 sul principio dell'investitore in economia di mercato, il DCF complessivo per il progetto nel periodo 2012-2030, è negativo, come indicato nella figura 5. L'aeroporto inizierà a generare flussi di cassa positivi nel 2020 ma la lunga durata dell'investimento comporta che il flusso di cassa complessivo, in valore attualizzato, resti negativo per il periodo di riferimento.

<sup>(58)</sup> In aggiunta alle tasse applicate presso gli aeroporti di Danzica, Bydgoszcz e Stettino, la Commissione ha anche analizzato le tasse aeroportuali applicate presso l'aeroporto di Lublino, un aeroporto regionale aperto nel dicembre 2012. La tassa standard applicata per passeggero in partenza presso l'aeroporto di Lublino è di 34 PLN (8,5 EUR); la tassa atterraggio standard è pari a 36 PLN/tonnellata; la tassa parcheggio standard è di 15 PLN/tonnellata/24 h (esenti le prime 4 ore). Se un vettore aereo apre una base operativa presso l'aeroporto di Lublino, la tassa sui passeggeri in partenza è compresa tra 4,21 PLN (1,05 EUR) e 5,76 PLN (1,44 EUR) per le prime 5 stagioni (2 anni e mezzo); è applicato uno sconto del 99 % sulle tasse parcheggio e atterraggio. Dopo 5 stagioni sono previste riduzioni per i nuovi collegamenti. Sono previste riduzioni sulle tasse passeggeri, atterraggio e parcheggio comprese tra il 95 % nel primo anno del collegamento e il 25-65 % nel quinto anno del collegamento (a seconda del numero di passeggeri). Dopo il quinto anno è applicata una riduzione del 60 % se un vettore aereo ha più di 250 000 passeggeri in partenza dall'aeroporto di Lublino.

Figura 5

**DCF cumulativo (reale) (in PLN) nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato**

[...]

- (175) La Commissione conclude pertanto che la decisione dei comuni di Gdynia e di Kosakowo di finanziare la riconversione dell'aeroporto militare di Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) in un aeroporto civile non è conforme con il principio dell'investitore in economia di mercato neppure sulla base dell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato e che essa pertanto attribuisce al gestore aeroportuale un vantaggio economico che questi non avrebbe ottenuto a normali condizioni di mercato.

**Aggiornamento del novembre 2013**

- (176) La Commissione ritiene altresì che le modifiche apportate al piano di investimento, dirette a generare ricavi aggiuntivi dalla vendita di carburante presso l'aeroporto (senza un operatore esterno) e dall'offerta di servizi di navigazione, non dovrebbero essere prese in considerazione nella valutazione della compatibilità con il principio dell'investitore in economia di mercato. La Polonia ha confermato che tali potenziali fonti di ricavi aggiuntive non sono state prese in considerazione negli studi del 2010 e del 2011 e nell'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato per l'aeroporto di Gdynia, in quanto né gli azionisti pubblici, né la società potevano essere certi, all'epoca della preparazione dei suddetti studi, del fatto che avrebbero ottenuto tutte le autorizzazioni e le concessioni necessarie per fornire tali servizi. Posto che non era stato possibile ottenere le autorizzazioni e le concessioni richieste al tempo in cui sono stati compiuti gli studi sul principio dell'investitore in economia di mercato, la Commissione non può tenerne conto retroattivamente.

**Conclusione**

- (177) La Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso dai comuni di Gdynia e Kosakowo al gestore aeroportuale sia incompatibile con il principio dell'investitore in economia di mercato. La Commissione è pertanto dell'opinione che la misura in esame accordi alla Gdynia-Kosakowo Airport Ltd un vantaggio economico che essa non avrebbe ottenuto a normali condizioni di mercato.

**5.1.4. Selettività**

- (178) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura può essere definita aiuto di Stato se favorisce «talune imprese o talune produzioni». Nel caso in esame, la Commissione osserva che gli apporti di capitale riguardano soltanto l'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. Essi sono pertanto selettivi a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

**5.1.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi**

- (179) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti nel mercato interno, quest'ultimo è da considerarsi influenzato dall'aiuto<sup>(59)</sup>. Il vantaggio economico conferito dalla misura in oggetto rafforza la posizione economica dell'operatore aeroportuale in quanto esso sarà in grado di iniziare la propria attività senza sostenere gli investimenti e i costi operativi inerenti.
- (180) Come valutato nella sezione 5.1.1, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. Vi è concorrenza, da un lato, tra gli aeroporti per attrarre le compagnie aeree e il corrispondente traffico aereo (passeggeri e merce) e, dall'altro, tra enti aeroportuali, che possono concorrere tra di loro per ottenere l'affidamento della gestione di un determinato aeroporto. Inoltre, la Commissione sottolinea, specialmente riguardo ai vettori LCC, che anche aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e in differenti Stati membri possono essere tra loro in concorrenza per attrarre le suddette compagnie aeree. La Commissione osserva che l'aeroporto di Gdynia servirà circa [...] 000 passeggeri sino al 2020 e fino a un milione di passeggeri nel 2030.
- (181) Come indicato nel punto 40 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, non è possibile escludere nemmeno i piccoli aeroporti dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Alla luce del traffico previsto per l'aeroporto di Gdynia e della sua vicinanza all'aeroporto di Danzica (che non dista più di 25 chilometri), la Commissione ritiene che la concorrenza e gli scambi tra Stati membri possano essere pregiudicati.

<sup>(59)</sup> Causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

- (182) Sulla base degli argomenti indicati nei considerando da 179 a 181, il vantaggio economico conferito al gestore dell'aeroporto di Gdynia rafforza la sua posizione rispetto ai suoi concorrenti sul mercato dell'Unione dei fornitori di servizi aeroportuali. Il finanziamento pubblico in esame pertanto falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra gli Stati membri.

#### 5.1.6 Conclusione

- (183) Alla luce delle argomentazioni illustrate ai considerando da 83 a 182, la Commissione ritiene che gli apporti di capitale concessi all'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. costituiscano aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Dal momento che il finanziamento è stato già messo a disposizione della Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, la Commissione ritiene altresì che la Polonia non abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE <sup>(60)</sup>.

### 5.2. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

- (184) La Commissione ha verificato se l'aiuto in esame possa essere considerato compatibile con il mercato interno. Come illustrato in precedenza, l'aiuto consiste nel finanziamento dei costi di investimento connessi con l'avviamento dell'aeroporto di Gdynia e delle perdite operative durante i primi anni di attività dell'aeroporto (vale a dire sino al 2019, compreso, in base sia allo studio del 2010 che allo studio del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato).
- (185) L'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE prevede una serie di eccezioni rispetto alla regola generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE secondo cui l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. L'aiuto in questione può essere valutato soltanto alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, in base al quale «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse» possono considerarsi compatibili con il mercato interno. A tal riguardo, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 forniscono un quadro di valutazione per stabilire se l'aiuto concesso agli operatori aeroportuali possa essere dichiarato compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. Essi indicano una serie di criteri che la Commissione deve prendere in considerazione.

#### 5.2.1. Aiuto agli investimenti

- (186) L'aiuto di Stato per il finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale è compatibile con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE se soddisfa le condizioni previste nel punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, ovvero:
- i) la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);
  - ii) l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
  - iii) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
  - iv) l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio; e
  - v) lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
- (187) Inoltre, per essere compatibile con il mercato interno, l'aiuto di Stato a favore degli aeroporti deve avere, come ogni altra misura di aiuto di Stato, un effetto di incentivo e essere necessario e proporzionato all'obiettivo legittimo perseguito.
- (188) La Polonia ritiene che il finanziamento pubblico del progetto di riconversione dell'aeroporto di Gdynia soddisfi tutti i criteri previsti per l'aiuto agli investimenti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

<sup>(60)</sup> Causa T-109/01, *Fleuren Compost/Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-127).

- i) *La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.)*
- (189) La Commissione osserva che la Pomerania è già servita in modo efficiente dall'aeroporto di Danzica che dista soltanto 25 km dal nuovo aeroporto previsto.
- (190) L'aeroporto di Danzica è collocato nelle vicinanze della circonvallazione di Tróymjasto che è parte della superstrada S6 che costeggia Gdynia, Sopot e Danzica e fornisce alla maggior parte degli abitanti della Pomerania un agevole accesso all'aeroporto. Persino per gli abitanti di Gdynia la costruzione di un nuovo aeroporto non comporterebbe in sé un miglioramento sostanziale nei collegamenti, dal momento che sia l'aeroporto di Gdynia che quello di Danzica sono raggiungibili in auto dal centro di Gdynia in 20-25 minuti.
- (191) La Commissione osserva inoltre che la Tróymiejska Kolej Metropolitalna (Ferrovia metropolitana di Tróymjasto, attualmente in corso di costruzione con un cofinanziamento dei fondi strutturali dell'Unione, permetterà ai residenti sia di Danzica che di Gdynia di raggiungere direttamente l'aeroporto di Danzica dal centro della loro città in circa 25 minuti. La Tróymiejska Kolej Metropolitalna fornirà quindi alle persone in altre aree della Pomerania un collegamento ferroviario diretto o indiretto all'aeroporto di Danzica.
- (192) La Commissione osserva inoltre che l'aeroporto di Danzica ha attualmente una capacità di 5 milioni di passeggeri l'anno, mentre il traffico passeggeri effettivo nel periodo tra il 2010 e il 2013 è stato il seguente: nel 2010, 2,2 milioni, nel 2011, 2,5 milioni, nel 2012, 2,9 milioni e nel 2013, 2,8 milioni. La Commissione osserva inoltre che l'aeroporto di Danzica è attualmente in fase di espansione per arrivare a servire 7 milioni di passeggeri l'anno. Tale investimento sarà completato nel 2015.
- (193) Inoltre, in base alla previsione di traffico fornita dalla Polonia per la Pomerania e utilizzata per preparare l'aggiornamento del 2012 sul principio dell'investitore in economia di mercato, la domanda complessiva nella regione arriverà a [...] passeggeri l'anno nel [...].

Tabella 9

**Proiezioni di traffico per la Pomerania (in milioni)**

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		7,7

- (194) La Commissione osserva inoltre che, in base alle informazioni fornite dalla Polonia, il piano generale per l'aeroporto di Danzica prevede un'ulteriore espansione dell'aeroporto per arrivare a servire oltre 10 milioni di passeggeri l'anno. A seconda dello sviluppo del traffico, potrà quindi essere adottata in futuro una decisione di espandere la capacità dell'aeroporto di Danzica oltre i 7 milioni.
- (195) Secondo la Polonia, la previsione aggiornata (redatta nel marzo 2013) mostra che la domanda attesa nel bacino di utenza dovrebbe essere superiore rispetto alle proiezioni di traffico del 2012. In base alle proiezioni modificate, la domanda nel bacino di utenza raggiungerà nel 2013 all'incirca i 9 milioni di passeggeri. Tuttavia, persino tale previsione indica che l'aeroporto di Danzica sarebbe sufficiente da solo, senza ulteriori investimenti, a soddisfare la domanda della regione sino almeno al 2025 (sulla base delle previsioni di traffico riviste come descritte al punto 45).
- (196) Inoltre, secondo le informazioni fornite dalla Polonia, l'attuale capacità di pista dell'aeroporto di Danzica è di 40-44 operazioni l'ora, mentre detto aeroporto è oggi utilizzato per 4,7 operazioni l'ora.
- (197) Alla luce delle informazioni fornite dalla Polonia (si vedano i punti da 192 a 196 supra), la Commissione osserva che l'aeroporto di Danzica sarà utilizzato nei prossimi anni soltanto al 50-60 % della sua capacità. Ne consegue, che anche in caso di una crescita addirittura superiore del numero di passeggeri in Pomerania, l'aeroporto di Danzica sarà in grado di soddisfare la domanda di compagnie aeree e passeggeri per un lungo periodo.
- (198) La Commissione osserva inoltre che l'aeroporto di Danzica offre più di 40 destinazioni nazionali ed internazionali (sia collegamenti point-to-point, che verso hub quali Francoforte, Monaco, Varsavia e Copenaghen).

- (199) Come indicato al considerando 60, la Polonia, da un lato, osserva che la possibilità di crescita dell'aeroporto di Danzica è limitata per ragioni di pianificazione e di carattere ambientale. Dall'altro, essa afferma anche che non vi sono limiti alla possibilità di espansione della capacità di detto aeroporto. Posto che gli argomenti sui limiti alla capacità di espansione risultano contraddittori e non sono comunque in alcun modo motivati, la Commissione ritiene di non poter fondare la propria valutazione su di essi.
- (200) Alla luce della capacità residua dell'aeroporto di Danzica, che non sarà utilizzata a pieno nel lungo periodo, e alla luce del progetto di ampliare ulteriormente tale capacità ove necessario in un orizzonte temporale più lungo, la Commissione non crede che la realizzazione di un altri aeroporti in Pomerania contribuirebbe allo sviluppo della regione. La Commissione osserva, inoltre, che la Pomerania è già ben collegata grazie all'aeroporto di Danzica e che un nuovo aeroporto non migliorerà i collegamenti con la regione.
- (201) La Commissione osserva inoltre che il modello commerciale dell'aeroporto di Gdynia indica che esso si troverebbe in concorrenza con l'aeroporto di Danzica per l'acquisizione dei passeggeri sul mercato dei voli LCC, charter e dell'aviazione generale. Inoltre, la creazione di un nuovo aeroporto destinato a fungere da aeroporto di sostegno, di emergenza, non può giustificare la portata dell'investimento presso l'aeroporto di Gdynia.
- (202) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'investimento nell'aeroporto di Gdynia porterà soltanto a una duplicazione delle infrastrutture nella regione il che non risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito.
- ii) *L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito*
- (203) Come indicato ai punti da 189 a 202, la Commissione ritiene che il bacino di utenza dell'aeroporto di Gdynia sia e continuerà ad essere efficientemente servito dall'aeroporto di Danzica. Inoltre, entrambi gli aeroporti perseguirebbero un modello commerciale simile e si concentrerebbero prevalentemente su voli LCC e charter.
- (204) In mancanza di un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, la Commissione ritiene che l'infrastruttura non possa essere considerata come necessaria e proporzionata a un obiettivo di interesse generale (cfr. anche il considerando 202 supra).
- iii) *L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti*
- (205) Come indicato al punto i), l'aeroporto di Gdynia dista soltanto 25 km dal già esistente aeroporto di Danzica e i due aeroporti hanno il medesimo bacino d'utenza e un modello commerciale simile.
- (206) In questo momento meno del 60 % della capacità dell'aeroporto di Danzica è utilizzata. Tenuto conto degli investimenti attualmente in corso di attuazione, l'aeroporto di Danzica è sufficiente a soddisfare la domanda nella regione, a seconda delle previsioni utilizzate, almeno sino al 2025-2028, e può essere ulteriormente ampliato.
- (207) La Commissione osserva inoltre che il piano di attività per l'aeroporto di Gdynia indica che l'aeroporto genererà circa l'[80-90] % dei suoi ricavi dai vettori low-cost e charter su di esso operanti. Questo significa che tale aeroporto si concentrerà sui mercati che rappresentano il core business dell'aeroporto di Danzica.
- (208) A tal proposito, la Commissione osserva anche che la Polonia non ha fornito nessuna prova di una possibile collaborazione tra i due aeroporti.
- (209) Neppure il progetto di generare ricavi da altre attività dell'aviazione e non (produzione e servizi) non sarebbe sufficiente da solo a coprire gli elevati costi operativi collegati alla gestione dell'aeroporto di Gdynia.
- (210) La Commissione ritiene pertanto che l'aeroporto di Gdynia non offra prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine.

iv) *L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio*

(211) La Polonia ha confermato che tutti gli utenti potenziali avrebbero accesso all'infrastruttura aeroportuale in modo paritario e non discriminatorio e senza nessuna discriminazione non giustificata dal punto di vista commerciale.

v) *Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi comuni*

(212) La Commissione osserva che la Polonia non ha fornito nessuna prova del fatto che l'aeroporto di Gdynia e quello di Danzica formerebbero uno hub aeronautico collaborativo. La logica suggerisce che i due aeroporti si troverebbero nei fatti in concorrenza per attrarre essenzialmente gli stessi passeggeri.

(213) La Commissione osserva inoltre che il piano di attività dell'aeroporto di Gdynia (nel quale circa l'[80-90] % dei ricavi proviene da voli low-cost e charter) e la portata dell'investimento (vale a dire un terminal con una capacità di 0,5 milioni di passeggeri l'anno da ampliare in futuro) non supportano l'affermazione secondo cui l'aeroporto di Gdynia si concentrerebbe prevalentemente sul traffico aereo generale e fornirebbe soltanto o principalmente servizi del settore dell'aviazione generale.

(214) Alla luce di quanto precede e considerato che entrambi gli aeroporti si concentreranno su voli LCC e charter, la Commissione ritiene che l'aiuto è destinato a un aeroporto che sarebbe in concorrenza diretta con un altro aeroporto sito nello stesso bacino d'utenza senza che ci sia alcuna domanda per servizi aeroportuali che non possa essere soddisfatta dall'aeroporto esistente.

(215) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto di cui trattasi incida sugli scambi in modo contrario all'interesse generale. Tale conclusione è confermata dalla mancanza di un qualche obiettivo di interesse generale che l'aiuto miri a raggiungere.

vi) *Necessità dell'aiuto e effetto di incentivo*

(216) Sulla base dei dati forniti dalla Polonia, la Commissione ritiene che i costi dell'investimento potrebbero essere inferiori rispetto alla costruzione di altri aeroporti regionali equivalenti in Polonia. Ciò è dovuto principalmente all'utilizzo dell'infrastruttura esistente presso l'aeroporto militare. Inoltre, la Polonia osserva che, in mancanza dell'aiuto, il gestore aeroportuale non avrebbe effettuato l'investimento.

(217) La Commissione osserva altresì che il lungo periodo necessario per raggiungere il punto di pareggio per questo tipo di investimento indica che il finanziamento pubblico potrebbe essere necessario per modificare la condotta del beneficiario affinché questi proceda con l'investimento. Inoltre, dal momento che non è possibile stabilire la redditività prevista del progetto di investimento (cfr. il considerando 177) e un investitore operante in un'economia di mercato non porterebbe avanti tale progetto, è verosimile che l'aiuto stia effettivamente modificando la condotta del gestore aeroportuale.

(218) Tuttavia, in mancanza di un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, la Commissione conclude che l'aiuto non può essere considerato necessario e proporzionato al suddetto obiettivo.

(219) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto agli investimenti concesso da Gdynia e Kosakowo a favore dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. non soddisfi i requisiti degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e non possa essere considerato compatibile con il mercato interno.

### 5.2.2. Aiuto al funzionamento

(220) La Commissione ritiene che il finanziamento delle perdite operative dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. costituisca un aiuto al funzionamento dal momento che riduce le spese correnti dell'operatore aeroportuale. Secondo la giurisprudenza della Corte, tale aiuto al funzionamento è in linea di principio incompatibile con il mercato interno. In base agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, l'aiuto al funzionamento accordato agli aeroporti può essere dichiarato compatibile esclusivamente in casi eccezionali e a precise condizioni, nelle regioni svantaggiate.

(221) La Commissione osserva che l'aeroporto di Gdynia è collocato in una regione svantaggiata rientrante nella deroga prevista nell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE, il che significa che la Commissione deve valutare se l'aiuto al funzionamento di cui trattasi possa essere considerato compatibile ai sensi degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

- (222) In base al punto 76 di tali orientamenti, l'aiuto al funzionamento in regioni rientranti nella deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE può essere accordato se sono soddisfatti i seguenti criteri cumulativi: i) l'aiuto è giustificato in funzione del suo contributo allo sviluppo regionale e alla sua natura; e ii) il suo livello è proporzionato agli svantaggi che intende compensare.
- (223) La Polonia ritiene che l'aiuto al funzionamento sia compatibile con il punto 76 degli orientamenti (cfr. i considerando da 77 a 79).
- (224) Dal momento che la Pomerania è già servita dall'aeroporto di Danzica e il nuovo aeroporto non migliorerà i collegamenti con tale regione, la Commissione non può concludere che l'aiuto contribuirebbe allo sviluppo regionale.
- (225) La Commissione ritiene, pertanto, che l'aiuto al funzionamento non possa essere considerato proporzionato agli svantaggi che intende compensare dal momento che la Pomerania non risulta soffrire di nessuna difficoltà dal punto di vista dei collegamenti.
- (226) La Commissione ritiene inoltre che l'aiuto al funzionamento valutato sia destinato al finanziamento di una serie di spese predeterminate. Tuttavia, alla luce dell'esame compiuto dalla Commissione del piano di attività per l'aeroporto di Gdynia e della sua valutazione del livello dei ricavi e costi previsti contenuta nella sezione 5.1.3, non si può concludere che l'aiuto sarebbe limitato al minimo necessario, concesso per un periodo limitato e decrescente. In particolare, il carattere transitorio e decrescente dell'aiuto non può essere garantito alla luce delle incertezze relative alla redditività attesa dell'operatore aeroportuale (si veda la parte relativa all'esistenza dell'aiuto).
- (227) In ogni caso, la Commissione ritiene che la concessione di un aiuto al funzionamento volto a garantire l'attuazione di un progetto di investimento che beneficia di un aiuto agli investimenti incompatibile sia, per sua natura, incompatibile con il mercato interno.
- (228) Pertanto, la Commissione ritiene che l'aiuto al funzionamento accordato da Gdynia e Kosakowo a favore dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. non soddisfi i criteri stabiliti dagli orientamenti.

### 5.2.3. Conclusione sulla compatibilità

- (229) La Commissione conclude quindi che l'aiuto di Stato accordato all'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. è incompatibile con il mercato interno.
- (230) La Commissione non ha individuato altre disposizioni in materia di compatibilità con il mercato interno che possano fornire una base per considerare l'aiuto in questione come compatibile con il trattato. E neppure la Polonia ha invocato una qualche disposizione in materia di compatibilità con il mercato interno o fornito un qualche argomento fondato che permetta alla Commissione di considerare l'aiuto come compatibile.
- (231) L'aiuto agli investimenti e al funzionamento che la Polonia ha accordato o intende accordare a favore dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. è incompatibile con il mercato interno. La Polonia ha dato illegalmente esecuzione all'aiuto in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## 6. RECUPERO

- (232) Conformemente al TFUE e secondo una giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia, la Commissione, se accerta l'incompatibilità di un aiuto con il mercato interno, dispone delle competenze per adottare una decisione con la quale impone allo Stato interessato di sopprimere o modificare detto aiuto<sup>(61)</sup>. Sempre secondo la giurisprudenza costante della Corte, l'obbligo imposto a uno Stato di sopprimere un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è finalizzato al ripristino della situazione preesistente<sup>(62)</sup>. Al riguardo, la Corte ha stabilito che tale obiettivo è raggiunto quando il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, ed è ripristinata la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto<sup>(63)</sup>.

<sup>(61)</sup> Causa C-70/72, *Commissione/Germania*, punto 13.

<sup>(62)</sup> Cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Spagna/Commissione*, punto 75.

<sup>(63)</sup> Causa C-75/97, *Belgio/Commissione*, punti 64-65.

- (233) In linea con tale giurisprudenza, l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio <sup>(64)</sup> 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».
- (234) L'aiuto di Stato sopraccitato deve essere pertanto rimborsato alle autorità polacche nella misura in cui è stato erogato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. L'aiuto di Stato, cui la Polonia ha dato illegalmente esecuzione tra il 28 agosto 2007 e il 17 giugno 2013 in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a favore dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. mediante apporti di capitale per 91 714 000 PLN, è incompatibile con il mercato interno.
2. L'aiuto di Stato che la Polonia intende concedere a favore dell'Aeroporto di Gdynia-Kosakowo s.r.l. dopo il 17 giugno 2013 per la conversione dell'aeroporto militare di Gdynia-Kosakowo in un aeroporto civile è incompatibile con il mercato interno. Pertanto, l'aiuto non può essere concesso.

#### *Articolo 2*

1. La Polonia recupera dal beneficiario l'aiuto incompatibile di cui all'articolo 1, paragrafo 1.
2. Gli importi da recuperare includono gli interessi relativi all'intero periodo, a partire dalle date di cui al secondo comma e fino alla data del loro rimborso effettivo.

Le date in cui gli importi da recuperare sono stati messi a disposizione del beneficiario sono le seguenti:

- a) 28 agosto 2007 per l'importo di 50 000 PLN;
- b) 4 marzo 2008 per l'importo di 200 000 PLN;
- c) 11 settembre 2008 per l'importo di 500 000 PLN;
- d) 28 luglio 2009 per l'importo di 1 345 000 PLN;
- e) 8 dicembre 2010 per l'importo di 4 361 000 PLN;
- f) 8 luglio 2011 per l'importo di 25 970 000 PLN;
- g) 1° settembre 2011 per l'importo di 1 779 000 PLN;
- h) 25 aprile 2012 per l'importo di 31 009 000 PLN;
- i) 27 maggio 2013 per l'importo di 6 469 000 PLN;
- j) 17 giugno 2013 per l'importo di 20 031 000 PLN.

<sup>(64)</sup> Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione <sup>(65)</sup>.

4. A decorrere dalla data della notifica della presente decisione la Polonia sospende tutti i pagamenti ancora previsti a titolo degli aiuti di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

#### *Articolo 3*

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 1, è immediato ed effettivo.
2. La Polonia attua la decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

#### *Articolo 4*

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

- a) l'importo complessivo (capitale e interessi per il recupero) che deve essere recuperato presso il beneficiario;
- b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e di quelle previste per conformarsi alla presente decisione;
- c) documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Polonia informa regolarmente la Commissione sui progressi delle misure nazionali adottate per l'esecuzione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 1. Su semplice richiesta della Commissione, trasmette immediatamente le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione, oltre a fornire dettagli sull'importo dell'aiuto e degli interessi per il recupero già recuperati presso il beneficiario.

#### *Articolo 5*

La Repubblica di Polonia è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 11 febbraio 2014

*Per la Commissione*  
Joaquín ALMUNIA  
Vicepresidente

---

<sup>(65)</sup> 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).

## ALLEGATO

**Informazioni sugli importi dell'aiuto percepito, da recuperare e già recuperato**

Identità del beneficiario	Importo totale dell'aiuto percepito (*)	Importo totale dell'aiuto da recuperare (*) (capitale)	Totale importo già rimborsato (*)	
			Capitale	Interesse per il recupero

(\*) Milioni in valuta nazionale.