

DECISIONE (UE) 2016/152 DELLA COMMISSIONE**del 1° ottobre 2014****relativa all'aiuto di Stato SA 27339 (12/C) (ex 11/NN) al quale la Germania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Zweibrücken e delle compagnie che utilizzano l'aeroporto**

[notificata con il numero C(2014) 5063]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma ⁽¹⁾,

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

dopo avere invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽²⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) In un'interrogazione parlamentare del dicembre 2008, l'onorevole parlamentare Hiltrud Breyer ha sollevato la questione del finanziamento pubblico dell'aeroporto di Zweibrücken ⁽³⁾. La deputata affermava che nel periodo 2005-2006 il Land della Renania-Palatinato (il «Land») aveva concesso un finanziamento a *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* («FGAZ») per un importo pari a 2,4 milioni di EUR, che FGAZ aveva utilizzato a sua volta per finanziare la sua società controllata al 100 % *Flughafen Zweibrücken GmbH* («FZG»). Nell'interrogazione si affermava inoltre che, nel corso dello stesso periodo, il Land aveva interamente sostenuto il costo di alcuni lavori di costruzione realizzati presso l'aeroporto, di importo pari a 6,96 milioni di EUR.
- (2) L'interrogazione parlamentare ha ricevuto risposta da parte del commissario Tajani il 6 gennaio 2009. L'interrogazione è stata inoltre registrata come denuncia con numero CP 5/2009. La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alla Germania il 22 gennaio 2009, il 24 settembre 2010 e il 15 marzo 2011. Con lettere del 23 marzo 2009, 27 gennaio 2011 e 19 maggio 2011 la Germania ha fornito le informazioni richieste.
- (3) A seguito della richiesta di informazioni della Commissione dell'8 aprile 2008, la compagnia aerea Ryanair ha trasmesso le informazioni il 15 luglio 2011. Il 18 agosto 2011 è stata inviata alla Germania una traduzione in tedesco delle informazioni trasmesse da Ryanair. Il 26 settembre 2011 la Germania ha dichiarato di non volersi esprimere, in quel momento, in merito alle informazioni trasmesse da Ryanair.
- (4) Con lettera del 22 febbraio 2012 la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato («la decisione di avvio del procedimento») in relazione al finanziamento pubblico del gestore dell'aeroporto di Zweibrücken e agli incentivi a favore delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto.
- (5) Con lettera del 24 febbraio 2012 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni dopo la decisione di avvio del procedimento. Il 4 maggio 2012 la Germania ha trasmesso le proprie osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento e il 16 aprile ha risposto alla richiesta della Commissione trasmettendo ulteriori informazioni.
- (6) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito al presunto aiuto.

⁽¹⁾ A partire dal 1° dicembre 2009 gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati rispettivamente gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo «TFUE»). Le due serie di disposizioni sono identiche nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE vanno intesi in riferimento rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE, ove necessario. Il TFUE ha inoltre introdotto talune modifiche terminologiche, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e «mercato comune» con «mercato interno». Nella presente decisione sarà usata costantemente la terminologia del TFUE.

⁽²⁾ GU C 216 del 21.7.2012, pag. 56.

⁽³⁾ Interrogazione scritta E-6470/08 del 2 dicembre 2008 di Hiltrud Breyer (Verts/ALE) alla Commissione concernente le sovvenzioni all'aeroporto di Zweibrücken da parte del Land della Renania-Palatinato.

⁽⁴⁾ GU C 216 del 21.7.2012, pag. 56.

- (7) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di quattro parti interessate: Ryanair, Airport Marketing Services («AMS»), Germanwings e TUIFly. La Commissione le ha trasmesse alla Germania, cui è stato concesso un mese di tempo per rispondere; le osservazioni della Germania sono pervenute con lettera del 26 ottobre 2012.
- (8) La Commissione ha inoltre ricevuto ulteriori osservazioni da Ryanair il 20 dicembre 2013, il 17 gennaio 2014 e il 31 gennaio 2014. Tali osservazioni sono state trasmesse alla Germania, che non ha voluto esprimersi a riguardo.
- (9) Con lettere del 6 novembre 2013, del 14 marzo 2014 e del 2 aprile 2014 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni. La Germania ha risposto alle richieste di informazioni supplementari della Commissione il 16 dicembre 2013, il 15 gennaio 2014, il 5 aprile 2014, il 15 aprile 2014, il 24 aprile 2014, l'11 giugno 2014 e il 27 giugno 2014.
- (10) Con lettera del 25 febbraio 2014 la Commissione ha informato la Germania che il 20 febbraio 2014 erano stati adottati gli Orientamenti per il settore dell'aeronautica del 2014 ⁽⁵⁾, precisando che tali Orientamenti sarebbero diventati applicabili al caso di specie dal momento della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e ha invitato la Germania a presentare osservazioni in merito a tali Orientamenti e alla loro applicazione entro 20 giorni lavorativi dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.
- (11) Con lettere del 24 febbraio 2014 la Commissione ha parimenti comunicato ai soggetti terzi che il 20 febbraio 2014 erano stati adottati gli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e che tali Orientamenti sarebbero diventati applicabili al caso di specie dal momento della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e ha invitato i soggetti terzi a presentare osservazioni in merito a tali Orientamenti e alla loro applicazione entro 20 giorni lavorativi dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.
- (12) Gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 4 aprile 2014 e hanno sostituito gli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 1994 ⁽⁶⁾ e del 2005 ⁽⁷⁾.
- (13) Il 15 aprile 2014 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione in cui si invitavano gli Stati membri e i soggetti interessati a trasmettere osservazioni in merito all'applicazione al presente caso degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 entro un mese dalla data della loro pubblicazione ⁽⁸⁾.
- (14) Le osservazioni della Germania in merito all'applicazione degli Orientamenti del 2014 sono pervenute l'8 maggio 2014. La Germania ha approvato l'applicazione al presente caso degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. I soggetti terzi non hanno presentato osservazioni.
- (15) Con lettera del 17 luglio 2014 la Germania ha accettato, a titolo eccezionale, di rinunciare ai diritti conferiti ai sensi dell'articolo 342 del trattato, in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1/1958 ⁽⁹⁾ e ha acconsentito all'adozione e alla notifica in inglese della presente decisione a norma dell'articolo 297 del trattato.

2. CONTESTO DELL'INDAGINE E DELLE MISURE

2.1. STORIA E SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN

- (16) L'aeroporto di Zweibrücken è stato un aeroporto militare fino al 1991, anno in cui le forze armate statunitensi hanno lasciato l'impianto. Dal 1992 al 1999 l'aeroporto è stato oggetto di un progetto di conversione cofinanziato dall'Unione ⁽¹⁰⁾. I finanziamenti dell'Unione sono stati utilizzati per aprire l'aeroporto all'aviazione civile; le misure necessarie comprendevano la rimozione degli ostacoli, l'ammodernamento e l'installazione di una torre e il drenaggio della pista. Gli investitori privati che hanno partecipato al progetto avevano previsto anche la successiva creazione di un parco industriale, di un parco multimediale e di impianti ricreativi.

⁽⁵⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).

⁽⁶⁾ Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.

⁽⁹⁾ Regolamento n. 1, del 15 aprile 1958, che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385/58).

⁽¹⁰⁾ Decisione della Commissione del 22 dicembre 1993 — K (93) 3964/6 — Konver I — e decisione della Commissione del 21 dicembre 1995 — K (95) 3208 — Konver II. Nel caso della Renania-Palatinato, i progetti di conversione comprendevano il progetto «aeroporto militare di Zweibrücken». Il finanziamento dell'Unione è stato pari a 9 milioni di EUR.

- (17) Dal 2000 al 2006 l'aeroporto non è stato generalmente utilizzato per l'aviazione commerciale, bensì è stato utilizzato per voli militari, voli privati, voli turistici e, solo sporadicamente, per l'aviazione commerciale. La maggioranza dei passeggeri in partenza da e diretti a Zweibrücken ha viaggiato a bordo di velivoli militari, mentre una minoranza ha utilizzato aeromobili di aziende private o servizi di aerotaxi. I tentativi di attrarre gli operatori commerciali erano stati infruttuosi, in parte per la presenza di una zona di addestramento al combattimento aereo della NATO (POLYGONE), che limitava notevolmente la capacità degli operatori civili di raggiungere o lasciare l'aeroporto di Zweibrücken durante le ore di addestramento.
- (18) L'insediamento del primo operatore commerciale è stato possibile solo dopo la creazione di una zona di controllo (CTR Zweibrücken) atta a regolamentare l'utilizzo dello spazio aereo da parte dell'aviazione civile e militare. Il traffico commerciale con voli charter e di linea è iniziato con il volo inaugurale di Germanwings diretto a Berlino il 15 settembre 2006. L'operatore charter TUIFly ha iniziato a operare il 30 marzo 2007. Ryanair ha operato un unico collegamento tra Zweibrücken e Londra-Stansted nel periodo compreso tra il 28 ottobre 2008 e il 22 settembre 2009, cessando poi le attività presso lo scalo di Zweibrücken.
- (19) L'aeroporto di Zweibrücken ha attualmente una capacità di circa 700 000 passeggeri, che potrebbe tuttavia raggiungere il milione di passeggeri data la capacità della pista e delle aree di movimentazione.
- (20) La Tabella 1 illustra lo sviluppo dell'aeroporto di Zweibrücken in termini di passeggeri e movimento di aeromobili tra il 2006 e il 2012.

Tabella 1

Numero di passeggeri 2006 — 2012 ⁽¹⁾

Anno	Passeggeri	Movimenti di aeromobili
2006	78 000	23 160
2007	288 000	26 474
2008	327 000	27 000
2009	338 000	21 000
2010	265 000	16 000
2011	224 000	14 500
2012	242 880	13 230

2.2. UBICAZIONE GEOGRAFICA DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN

- (21) L'aeroporto di Zweibrücken si trova a 4 km a sud-est della città di Zweibrücken nel Land della Renania-Palatinato. Gli aeroporti più vicini ⁽²⁾ sono:
- aeroporto di Saarbrücken (circa 39 km, o circa 29 minuti in automobile)
 - aeroporto di Francoforte-Hahn (circa 128 km, o circa 84 minuti in automobile)
 - aeroporto di Francoforte sul Meno (circa 163 km, o circa 91 minuti in automobile)
 - aeroporto di Lussemburgo (circa 145 km, o circa 86 minuti in automobile)

⁽¹⁾ <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/wir-ueber-uns-de/daten-und-fakten-de>

⁽²⁾ Tutte le distanze sono espresse in chilometri stradali, in base al percorso più breve. Fonte: maps.google.com, accesso del 25 giugno 2014.

- e) *aeroporto di Karlsruhe/Baden-Baden* (circa 105 km, o circa 88 minuti in automobile)
 - f) *aeroporto di Metz-Nancy* (circa 129 km, o circa 78 minuti in automobile)
 - g) *aeroporto di Strasburgo* (circa 113 km, o circa 87 minuti in automobile).
- (22) Secondo lo studio effettuato da «Desel Consulting» e da «Airport Research GmbH» nel 2009 ⁽¹³⁾, in media il 15 % circa dei passeggeri annuali proviene da altri Stati membri (Lussemburgo e Francia). I passeggeri rimanenti provengono dalla Germania, soprattutto dalla regione del *Kreis* (distretto) Saarpfalz sud-occidentale, dalla città di Saarbrücken, dalla città di Saarlouis e dalla regione del Saarpfalz-Kreis.

2.3. ASSETTO GIURIDICO ED ECONOMICO DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN

- (23) L'aeroporto di Zweibrücken è di proprietà di FZG, che ne è anche il gestore. FZG è una controllata al 100 % di FGAZ, con cui ha concluso un contratto di trasferimento di profitti e perdite [«contratto P&L» (Profit & Loss)]. Il contratto P&L garantisce la copertura di tutte le perdite di FZG da parte di FGAZ, a cui sono trasferiti tutti i profitti.
- (24) A sua volta FGAZ è proprietà al 50 % del Land della Renania-Palatinato e al 50 % di *Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken* («ZEF»), un'associazione di enti pubblici territoriali della Renania-Palatinato. I proprietari pubblici di FGAZ ne coprono il fabbisogno di finanziamento attraverso apporti di capitale annuali. Secondo la Germania, FGAZ non svolge nessuna attività correlata all'aviazione. Per quanto riguarda l'aviazione, si limita a trasferire i finanziamenti pubblici a FZG. FGAZ, tuttavia, esercita alcune attività legate alla commercializzazione di terreni nelle vicinanze dell'aeroporto.

3. DESCRIZIONE DELLE MISURE E MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (25) La Commissione ha indagato su varie misure riguardanti l'aeroporto di Zweibrücken, valutando se tali misure costituissero un aiuto di Stato e se gli eventuali aiuti di Stato potessero essere considerati compatibili con il mercato interno.
- (26) Per verificare se costituissero potenzialmente un aiuto di Stato a FGAZ e FZG, sono state sottoposte ad indagine le seguenti misure,;
- a) il finanziamento pubblico diretto, da parte del Land della Renania-Palatinato e di ZEF, dei costi dell'aeroporto di Zweibrücken in relazione:
 - ad investimenti infrastrutturali (2000-2009),
 - ai costi di esercizio (2000-2009);
 - b) un prestito bancario e la partecipazione al cash pool interno del Land della Renania-Palatinato.
- (27) Per verificare se costituissero potenzialmente un aiuto di Stato a favore delle varie compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Zweibrücken, sono state sottoposte ad indagine le seguenti misure,;
- a) gli sconti sui diritti aeroportuali a favore di varie compagnie aeree (Germanwings, TUIFly e Ryanair);
 - b) i contratti di marketing con Ryanair.

3.1. FINANZIAMENTO PUBBLICO DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN DA PARTE DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO E DI ZEF

3.1.1. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

- (28) Il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Zweibrücken ha assunto due diverse forme. In primo luogo il Land della Renania-Palatinato e ZEF hanno sostenuto investimenti infrastrutturali specifici di FZG attraverso sovvenzioni dirette. In secondo luogo i proprietari di FGAZ hanno effettuato ogni anno apporti di capitale in FGAZ. Tali apporti di capitale, destinati a coprire le perdite proprie di FGAZ, avevano lo scopo di consentire a FGAZ di adempiere i propri obblighi derivanti dal contratto P&L, in base al quale FGAZ è tenuta a coprire le perdite di FZG.

⁽¹³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, settembre 2009, pag. 56.

- (29) Le sovvenzioni dirette a sostegno di specifici investimenti infrastrutturali effettuati tra il 2000 e il 2005 e tra il 2006 e il 2009 figurano nella Tabella 2 e nella Tabella 3.

Tabella 2

Investimenti in infrastrutture 2000-2005

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2000						
5.6.2000	Wendehämmer, Boden- geräte, usw.	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 25 × 25	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 56 × 18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2000	Renovierung Halle 360	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.12.2000	Renovierung Halle 370	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2000		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2001						
23.7.2001	TODA 1. Phase	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
22.11.2001	Umorg. Sicherheits- bereich	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2001		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2002						
16.7.2002	außerord. Rep. Start- u. Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2003						
14.4.2003	Überarb. Markierungen Flugbetr. fläche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15.9.2003	2. Phase TODA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2003		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004						
26.1.2004	Gebäude 320	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.11.2004	Luftsicherheitsmaßn.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2004		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005						
4.8.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13.12.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2005		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) coperto dal segreto professionale

Tabella 3

Investimenti in infrastrutture 2006-2009

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006								
22.11.2006	Trinkwasseranlage	[...]	[...]		[...]	[...]		

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezählte Mittel des Landes	ausgezählte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
21.10.2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
27.10.2008	Heizgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9.11.2008	Sanierung Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
31.10.2008	Umbau Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2008		[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2009								
12.08.2009	Landebahnсанierung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2.09.2009	Erstellung DES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
16.10.2009	Guard Lights	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
19.10.2009	Flugzeugschlepper, Förderband	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2009		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (30) L'importo complessivo degli investimenti tra il 2000 e 2009 è stato pari a 27 987 281 EUR, mentre l'importo totale delle sovvenzioni concesse dal Land è stato pari a 21 588 534 EUR. I singoli investimenti infrastrutturali più importanti sono stati l'ampliamento della pista nel 2001/2003 ([...] EUR), l'ammodernamento del terminal nel 2006 ([...] EUR) e l'ammodernamento della pista nel 2008/2009 ([...] EUR).
- (31) Nella tabella 4 figurano i dati relativi agli apporti di capitale effettuati dal Land della Renania-Palatinato/da ZEF in FGAZ e alla copertura delle perdite di FZG da parte di FGAZ.
- (32) Si osservi inoltre che, mentre il Land e ZEF detenevano ciascuno il 50 % del capitale azionario di FGAZ tra il 2000 e il 2009 e, in linea di massima, contribuivano in ugual misura agli apporti di capitale, il Land in realtà sovvenzionava la quota di ZEF. Fino alla fine del 2005, il Land copriva, oltre alla propria quota, pari al 50 %, dei conferimenti di capitale necessari, anche il 90 % della quota di ZEF. Successivamente il Land ha ridotto quest'ultima percentuale, dapprima all'80 % nel 2006 e poi al 60 % a partire dal 2007. Pertanto il Land ha coperto le perdite annuali di FGAZ in una percentuale che è variata dal 95 % (fino al 2005) all'80 % (dal 2007 in poi).

Tabella 4

Apporti di capitale e risultati delle attività aziendali

Anno	Apporti di capitale da parte del Land Renania-Palatinato/di ZEF a FGAZ	Risultati annuali FGAZ	Risultati annuali FZG	EBITDA FZG
2000	[...]	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]	[...]

3.1.2. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (33) La decisione di avvio del procedimento opera una distinzione tra il finanziamento pubblico di investimenti nelle infrastrutture dell'aeroporto di Zweibrücken e il finanziamento pubblico dei suoi costi di esercizio.

3.1.2.1. *Investimenti in infrastrutture***Esistenza dell'aiuto**

- (34) La decisione di avvio del procedimento ha evidenziato in primo luogo che, per quanto riguarda gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, FZG è un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La decisione ha ricordato che nella sentenza *Leipzig/Halle* ⁽¹⁴⁾ il Tribunale ha confermato che la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali da parte di un'entità che imponga un onere a carico degli utilizzatori costituisce un'attività economica. L'unica eccezione è costituita da talune attività che potrebbero rientrare nell'esercizio delle prerogative dei poteri pubblici; tali attività avrebbero la qualifica di attività di carattere non economico e pertanto non sarebbero soggette alle norme in materia di aiuti di Stato. Nella decisione di avvio del procedimento è stato anche chiesto alla Germania di presentare ulteriori informazioni sulle attività che potrebbero essere considerate di carattere non economico.
- (35) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato inoltre che FGAZ non svolgeva di per sé alcuna attività di tipo aeroportuale ma si limitava a trasferire a FZG i finanziamenti pubblici ricevuti. Nella decisione si è affermato tuttavia che FGAZ svolgeva invece alcune attività economiche in relazione a terreni ubicati nelle vicinanze dell'aeroporto. Per via di tali attività, nella decisione di avvio del procedimento si è ritenuto che anche FGAZ costituisse un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (36) Poiché le sovvenzioni dirette per progetti di investimento sono state finanziate dal bilancio del Land e poiché gli apporti di capitale a favore di FGAZ (e dunque di FZG) provenivano dal bilancio pubblico del Land e di ZEF, nella decisione di avvio del procedimento si è concluso che le misure erano finanziate tramite risorse pubbliche.

⁽¹⁴⁾ Cause riunite T-443/08 e T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commissione* (in prosieguo: «sentenza Aeroporto di Lipsia-Halle») (Raccolta 2011, pagina II-1311, in particolare punti 93-94); confermata dalla causa C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione* (Raccolta 2012, ECLI:EU:C:2012:821).

- (37) Quanto alla questione del conferimento di un eventuale vantaggio a FGAZ e FZG, nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che il finanziamento pubblico non costituisce un vantaggio laddove l'ente pubblico che concede i finanziamenti agisca come un investitore operante in un'economia di mercato (Market Economy Operator — «MEO»). Nella decisione di avvio del procedimento si è affermato che la Germania non ha prodotto alcun elemento atto a dimostrare che, nel concedere i finanziamenti pubblici, l'ente pubblico abbia agito come un MEO. Al contrario risulta evidente che, a differenza di un investitore privato, nel concedere i finanziamenti le autorità pubbliche sono state mosse da considerazioni di politica sociale e regionale. Poiché, dunque, non è stato possibile concludere che le autorità pubbliche hanno agito come un MEO, nella decisione di avvio del procedimento si è giunti alla conclusione preliminare che i finanziamenti pubblici hanno attribuito un vantaggio a FGAZ/FZG.
- (38) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato inoltre che i finanziamenti pubblici sono stati concessi soltanto a FGAZ/FZG e pertanto erano di natura selettiva.
- (39) Infine nella decisione di avvio del procedimento è stato spiegato che, dato l'aumento della concorrenza tra aeroporti regionali, un eventuale vantaggio concesso all'aeroporto di Zweibrücken poteva falsare la concorrenza. Nella decisione di avvio si è fatto riferimento, in particolare, all'aeroporto di Saarbrücken, ubicato a soli 39 chilometri di distanza dall'aeroporto di Zweibrücken. Nella decisione di avvio del procedimento si è inoltre osservato che, viste anche le previsioni di sviluppo del traffico dell'aeroporto di Zweibrücken, il vantaggio avrebbe probabilmente avuto un effetto sugli scambi tra Stati membri.
- (40) In conclusione, nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha concluso che il finanziamento pubblico degli investimenti infrastrutturali presso l'aeroporto di Zweibrücken costituiva un aiuto di Stato giacché risultavano soddisfatte tutte le condizioni pertinenti.

Compatibilità

- (41) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che gli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 offrono un quadro per valutare la compatibilità del finanziamento pubblico di investimenti infrastrutturali. Essi stabiliscono una serie di criteri di cui la Commissione deve tenere conto ai fini della valutazione della compatibilità ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. In conformità del punto 61 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, tale finanziamento pubblico è compatibile quando:
- a) la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);
 - b) l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
 - c) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - d) l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;
 - e) lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
- (42) 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 ed essere necessario e proporzionato all'obiettivo legittimo perseguito.
- (43) Quanto alla questione di stabilire se la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura rispondano a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che l'aeroporto di Zweibrücken intende migliorare l'accessibilità della parte del Land della Renania-Palatinato nella quale è ubicato. Nella decisione si è stata inoltre ricordata la dichiarazione della Germania secondo la quale l'aeroporto promuove lo sviluppo economico della regione. Nella decisione di avvio del procedimento, tuttavia, si è ricordato altresì che l'aeroporto ha iniziato a offrire servizi di aviazione commerciale soltanto nel 2006 e che gli altri aeroporti, primo fra tutti quello di Saarbrücken, sono ubicati nelle vicinanze e garantiscono i collegamenti con la regione. Sulla base di quest'ultima constatazione, nella decisione di avvio del procedimento la Commissione si è chiesta se il finanziamento pubblico dell'infrastruttura di Zweibrücken abbia perseguito un obiettivo di interesse generale o se invece non si sia limitato a duplicare l'infrastruttura già disponibile nella regione.
- (44) Quanto alla necessità e alla proporzionalità dell'infrastruttura, la Germania ha affermato che erano stati effettuati soltanto gli investimenti necessari a garantire che l'aeroporto rispettasse tutte le norme di sicurezza pertinenti. Nella decisione di avvio del procedimento, tuttavia, si osserva che l'aeroporto di Zweibrücken è talmente vicino all'aeroporto di Saarbrücken da lasciar presumere che fosse in concorrenza con quest'ultimo. Anche altri aeroporti potrebbero competere direttamente con l'aeroporto di Zweibrücken, in particolare per quanto riguarda il traffico merci o i viaggi turistici. In tali circostanze, nella decisione di avvio del procedimento sono stati espressi dubbi sulla necessità e proporzionalità dell'infrastruttura di Zweibrücken all'obiettivo perseguito.

- (45) Con riguardo alle prospettive dell'infrastruttura, nella decisione di avvio del procedimento si è fatto riferimento all'affermazione della Germania secondo la quale il numero dei passeggeri sarebbe aumentato a circa 335 000 nel 2015 e possibilmente a oltre 1 milione entro il 2025. La Germania ha inoltre affermato che, secondo le sue previsioni, l'aeroporto di Zweibrücken sarebbe diventato redditizio entro il 2015. Nella decisione di avvio si è osservato, tuttavia, che da quando sono iniziati i voli commerciali nel 2006, l'aeroporto di Zweibrücken ha generato perdite sempre maggiori; ciò solleva dubbi sulla capacità dell'aeroporto di generare utili in futuro. Tali dubbi sono suffragati dalla vicinanza dell'aeroporto di Saarbrücken, che potrebbe entrare in concorrenza con Zweibrücken contendendosi gli stessi passeggeri. Alla luce di tali considerazioni, nella decisione di avvio del procedimento sono stati espressi dubbi circa le prospettive a medio termine di utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale.
- (46) Infine nella decisione di avvio del procedimento sono stati espressi dubbi sul fatto che tutti gli utenti potenziali avessero accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio. Nella decisione si è inoltre posta la questione di stabilire se lo sviluppo degli scambi non sarebbe stato compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione, soprattutto alla luce della vicinanza all'aeroporto di Saarbrücken.

3.1.2.2. Aiuti al funzionamento

Esistenza dell'aiuto

- (47) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha richiamato, in primo luogo, la sua precedente conclusione in base alla quale FGAZ e FZG sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La Commissione ha inoltre ricordato che gli apporti di capitale, provenendo direttamente da autorità pubbliche, costituiscono un trasferimento di risorse statali e sono imputabili allo Stato. Inoltre poiché gli aiuti al funzionamento sollevano il beneficiario da alcune spese connesse alla sua attività, gli apporti di capitale hanno concesso a FGAZ e a FZG un vantaggio economico che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato. Infine nella decisione si è ricordato che gli aiuti al funzionamento sono suscettibili di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri tanto quanto il finanziamento di investimenti infrastrutturali. Nella decisione si è concluso che gli aiuti al funzionamento sotto forma di apporti di capitale a favore di FGAZ e di FZG hanno costituito un aiuto di Stato.

Compatibilità — decisione SIEG

- (48) La Germania ha sostenuto che l'aeroporto di Zweibrücken era stato incaricato di fornire un servizio di interesse economico generale («SIEG») e che l'aiuto al funzionamento era esentato dall'obbligo di notifica e compatibile con il mercato interno sulla base della decisione SIEG del 2005⁽¹⁵⁾. Dopo avere osservato che l'aeroporto di Zweibrücken serviva meno di 1 000 000 passeggeri l'anno e dunque rispettava la condizione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG del 2005, nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la gestione dell'aeroporto costituisca un SIEG.
- (49) Più in particolare, nella decisione di avvio del procedimento è stata respinta l'argomentazione della Germania secondo la quale il contributo allo sviluppo regionale ed economico della regione è sufficiente per classificare l'intera gestione dell'aeroporto come SIEG, sottolineando che la regione era già ben servita da altri aeroporti e che pertanto non era evidente la ragione per cui l'aeroporto di Zweibrücken avrebbe dovuto essere incaricato di fornire servizi aeroportuali come SIEG.
- (50) Nella decisione di avvio del procedimento si è inoltre spiegato che, sulla base delle informazioni disponibili, non è chiaro se fossero soddisfatte le condizioni dell'articolo 4 della decisione SIEG del 2005. L'obbligo generale di gestire e far funzionare l'aeroporto, di cui al punto 45 del regolamento sulle licenze aeronautiche (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, «LuftVZO»), non soddisfa le condizioni di cui all'articolo 4 della decisione SIEG del 2005, e in ogni caso tale obbligo verrebbe meno laddove si decidesse di chiudere l'aeroporto. Si è inoltre osservato che, data la mancanza di dati, la Commissione non è stata in grado di valutare la conformità all'articolo 5 della decisione SIEG del 2005.
- (51) Nella decisione di avvio del procedimento si è infine osservato che, poiché ai sensi della decisione SIEG del 2012⁽¹⁶⁾ sono esentati dall'obbligo di notifica soltanto gli aiuti di Stato per aeroporti con meno di 200 000 passeggeri, qualunque aiuto a favore dell'aeroporto di Zweibrücken dovrebbe essere notificato alla Commissione per il periodo che decorre dal 31 gennaio 2014, anche qualora possa essere considerato conforme alla decisione SIEG del 2005.

⁽¹⁵⁾ Decisione della Commissione 2005/842/CE, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

⁽¹⁶⁾ Decisione della Commissione 2012/21/UE del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

Compatibilità — Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005

- (52) Nella decisione di avvio del procedimento si è ricordato che, in generale, gli aiuti al funzionamento non sono compatibili con il mercato interno e possono essere dichiarati compatibili esclusivamente in circostanze eccezionali e salvo il rispetto di severe condizioni. In base al punto 27 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, possono essere dichiarati compatibili soltanto gli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti ubicati nelle regioni più svantaggiate dell'Unione, ossia le regioni che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato, nonché nelle regioni ultraperiferiche e nelle regioni a scarsa densità di popolazione. Nella decisione si è osservato che l'aeroporto di Zweibrücken non è ubicato in nessuna di tali regioni e che pertanto l'aiuto non può essere considerato compatibile ai sensi del punto 27 degli Orientamenti.
- (53) Quanto alla possibilità di dichiarare l'aiuto al funzionamento compatibile ai sensi della sezione 4.2 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, nella decisione di avvio del procedimento è stato sottolineato che i criteri di compatibilità previsti in tale sezione sono simili a quelli enumerati nella decisione SIEG del 2005. Poiché era giunta alla conclusione preliminare che non erano state soddisfatte le condizioni della decisione SIEG del 2005, la Commissione è giunta alla medesima conclusione per quanto riguarda le condizioni degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.
- (54) Nella decisione di avvio del procedimento si è infine osservato che, dal 31 gennaio 2012, le norme contenute nella sezione 4.2 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 sono integrate dalle disposizioni della disciplina SIEG del 2012 ⁽¹⁷⁾. Ciò significa che a decorrere dal 31 gennaio 2014 qualunque finanziamento pubblico rientrante nel campo di applicazione della decisione SIEG del 2005 ma non della decisione SIEG del 2012 dovrebbe soddisfare sia le condizioni della sezione 4.2. degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 sia le disposizioni della disciplina SIEG del 2012.

Compatibilità — Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione

- (55) Nella decisione di avvio del procedimento è stata infine esaminata la possibile compatibilità degli apporti di capitale ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione ⁽¹⁸⁾. Come osservato nella decisione, poiché l'aeroporto ha iniziato le proprie operazioni commerciali soltanto nel 2006, è possibile considerarlo una «nuova impresa» ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, il che esclude pertanto la loro applicazione. Si osserva inoltre che non era stato presentato alcun piano di ristrutturazione in base al quale l'aiuto avrebbe potuto essere concesso.
- (56) Pertanto, sulla base delle informazioni disponibili, si è giunti alla conclusione che l'aiuto al funzionamento concesso a FZG/FGAZ non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno.

3.2. POTENZIALE AIUTO IN RELAZIONE AD UN PRESTITO BANCARIO E ALLA PARTECIPAZIONE AL CASH POOL INTERNO DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO**3.2.1. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA**

- (57) Il 20 ottobre 2009 FZG ha ottenuto dalla *Sparkasse Südwestpfalz* un prestito di [...] milioni. Il tasso di interesse annuo era fissato al 2,05 % fino al 15 ottobre 2012, data dopo la quale le parti avrebbero potuto rinegoziare le condizioni. Il Land della Renania-Palatinato ha concesso a FZG una garanzia al 100 % sul prestito, senza chiedere in cambio alcuna remunerazione o garanzia.
- (58) Dal 26 febbraio 2003 FGAZ ha inoltre potuto partecipare ad un «cash pool» (ovvero un pool di finanziamento) creato dal ministero delle Finanze del Land della Renania-Palatinato. Il cash pool è un meccanismo di rifinanziamento offerto a imprese nelle quali il Land detiene una partecipazione almeno pari al 50 %.
- (59) L'importo massimo dei prestiti che FGAZ poteva ottenere mediante il cash pool è stato fissato a 3,5 milioni di EUR dal 16 gennaio 2009 in poi e aumentato a 6 milioni di EUR il 1° ottobre 2009. FGAZ non deve fornire garanzie, i tassi di interesse sono fissati al tasso monetario giornaliero e i prestiti sono rimborsati non appena FGAZ disponga di liquidità.

⁽¹⁷⁾ Comunicazione della Commissione: Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione: Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (2004) (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).

- (60) La Germania ha spiegato il funzionamento del cash pool: FGAZ chiede fondi a garanzia della propria liquidità e il Land eroga tali fondi attingendoli dal cash pool. I tassi di interesse praticati sono tassi monetari giornalieri basati sul mercato. Qualora il saldo del cash pool stesso sia negativo, il Land lo ricostituisce contraendo prestiti sul mercato a nome proprio. La Germania ha inoltre spiegato che il Land sostanzialmente trasferisce le condizioni ottenute sul mercato dei capitali ai partecipanti del cash pool, consentendo così a questi ultimi — le imprese nelle quali il Land detiene una partecipazione di maggioranza — di rifinanziarsi alle stesse condizioni di cui beneficia il Land.
- (61) La Germania ha dichiarato che, fino al maggio 2006, il saldo di FGAZ nel cash pool era sempre in attivo e che solo successivamente ha iniziato ad essere negativo. La Germania ha fornito i dati di cui nella tabella 5 relativi al saldo di FGAZ nel cash pool tra il 2006 e il 2009.

Tabella 5

Saldo di FGAZ nel cash pool tra il 2006 e il 2009

Anno	Depositi	Prelevamenti	Saldo al 31.12.
2006	[...].	[...].	[...]
2007	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]

3.2.2. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

3.2.2.1. **Esistenza dell'aiuto**

- (62) Nella decisione di avvio del procedimento si è affermato in primo luogo che FZG e FGAZ costituiscono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Si osserva inoltre che la garanzia e il cash pool sono chiaramente imputabili allo Stato e che tali misure sono concesse attingendo a risorse pubbliche. Per quanto riguarda il prestito stesso, tuttavia, nella decisione di avvio del procedimento è stato chiesto alla Germania di fornire ulteriori informazioni per chiarire se la concessione del prestito da parte della *Sparkasse Südwestpfalz*, una banca pubblica, fosse imputabile allo Stato.
- (63) Nella decisione di avvio del procedimento è stato applicato il test MEO per stabilire se il prestito, la garanzia o il cash pool abbiano conferito un vantaggio a FZG/FGAZ, osservando che, per quanto riguarda il prestito e il cash pool, occorre valutare se entrambi abbiano soddisfatto le condizioni di cui nella comunicazione del 2008 sui tassi di riferimento ⁽¹⁹⁾. Poiché non erano state fornite informazioni sul tasso d'interesse di riferimento pertinente, la Commissione ha chiesto alla Germania di fornire tutte le informazioni necessarie per valutare se il prestito e il cash pool soddisfacessero le condizioni previste nella comunicazione del 2008 sui tassi di riferimento.
- (64) Per quanto riguarda la garanzia concessa dal Land della Renania-Palatinato, nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che è necessario valutare se la garanzia costituisca un aiuto di Stato ai sensi della comunicazione sulle garanzie ⁽²⁰⁾. Poiché non erano disponibili informazioni sufficienti, nella decisione di avvio del procedimento è stato chiesto alla Germania di fornire tutte le informazioni necessarie per valutare la garanzia alla luce della comunicazione sulle garanzie.
- (65) Considerando inoltre che il prestito, la garanzia e il cash pool sono stati concessi esclusivamente a FGAZ/FZG, nella decisione di avvio del procedimento si è giunti alla conclusione che essi erano di natura selettiva. Nella decisione si è inoltre ritenuto che — come per il finanziamento pubblico di infrastrutture e gli aiuti al funzionamento — non è da escludere che il prestito, la garanzia e il cash pool abbiano falsato la concorrenza.

⁽¹⁹⁾ Comunicazione della Commissione del 12 dicembre 2007 relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6).

⁽²⁰⁾ Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie (GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10).

- (66) Sulla base delle informazioni disponibili, nella decisione di avvio del procedimento si è pertanto concluso che il prestito, la garanzia pubblica e il cash pool hanno costituito un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. L'eventuale compatibilità di tali misure non è stata valutata.

3.3. SCONTI SUI DIRITTI AEROPORTUALI PER RYANAIR, GERMANWINGS E TUIFly

3.3.1. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

- (67) Il tariffario dei diritti aeroportuali presentato dalla Germania è entrato in vigore il 1° ottobre 2005. In base a tale tariffario, i diritti di approdo sono determinati con riferimento al peso massimo al decollo (maximum take-off weight — «MTOW») dell'aeromobile e al numero di passeggeri a bordo. Per i voli di linea con più di 50 passeggeri è tuttavia previsto un importo forfetario di 6 EUR a passeggero, che copre tutti i diritti aeroportuali, compreso il diritto riscosso in relazione alle misure di sicurezza, di importo pari a 3,58 EUR.
- (68) È offerta una serie di sconti ove siano soddisfatte determinate condizioni:
- nuovi collegamenti di linea: l'aeroporto concede uno sconto del 100 % sui diritti di approdo, sulle tariffe dei servizi di handling e sulle tasse di imbarco passeggeri per un periodo di dodici mesi a qualsiasi compagnia aerea che apra una nuova rotta da Zweibrücken, purché la nuova destinazione sia servita con voli giornalieri durante il periodo estivo e con almeno tre voli settimanali durante il periodo invernale. Qualora la compagnia aerea utilizza l'aeroporto come base per un aeromobile, lo sconto del 100 % può essere prorogato di altri sei mesi;
 - nuovi collegamenti charter: l'aeroporto concede uno sconto del 100 % sui diritti di approdo, sulle tariffe dei servizi di handling e sulle tasse di imbarco passeggeri a qualunque compagnia aerea che inizi ad operare per la prima volta sull'aeroporto di Zweibrücken fino al raggiungimento di una soglia di 100 000 passeggeri; di conseguenza per questi primi 100 000 passeggeri le tasse per i servizi di handling, le tasse passeggeri e i diritti di approdo non sono dovuti. La compagnia aerea deve servire la nuova destinazione con voli giornalieri durante il periodo estivo e con almeno tre voli settimanali durante il periodo invernale. Alle compagnie aeree che soddisfano determinate condizioni aggiuntive — ad esempio l'aumento della frequenza dei servizi tra il 50 % e il 100 % in due periodi estivi consecutivi e il raggiungimento di una determinata soglia di passeggeri — è concesso un ulteriore sconto del 100 % per altri 50 000-100 000 passeggeri.

3.3.1.1. *Diritti versati da Germanwings*

- (69) Nel periodo agosto/settembre 2006, Germanwings e FZG hanno concluso un accordo riguardante l'istituzione della rotta Zweibrücken — Berlino-Schönefeld nel settembre 2006. Il contratto prevedeva il versamento di un importo pari [...] EUR a passeggero, comprensivo di diritti di approdo, tasse di parcheggio, tasse passeggeri e diritti relativi alle misure di sicurezza. I diritti sono stati scontati del [...] per il primo anno di esercizio. Dal 16 settembre 2007 Germanwings ha versato [...] EUR a passeggero, mentre dal 1° gennaio 2008 il pagamento è stato ridotto a [...] EUR a passeggero. Il 9 gennaio 2011 Germanwings ha interrotto i voli da e per Zweibrücken.

3.3.1.2. *Diritti versati da TUIFly*

- (70) La Germania ha fornito un contratto concluso tra FZG e TUIFly, in base al quale TUIFly era tenuta a versare un importo forfetario di [...] EUR a passeggero a copertura di tutti i diritti pertinenti. Tuttavia la Germania ha anche dichiarato che TUIFly era esentata dal pagamento di tutti i diritti per i primi [...] passeggeri. Dopo il raggiungimento di tale soglia il 1° agosto del 2010, TUIFly ha versato un importo forfetario di [...] EUR a passeggero.

3.3.1.3. *Diritti versati da Ryanair*

- (71) Tra il 28 ottobre 2008 e il 22 settembre 2009 Ryanair ha servito la rotta Zweibrücken — Londra-Stansted. Per il primo anno di esercizio, FZG e Ryanair avevano concordato [...]. In cambio Ryanair si era impegnata a raggiungere una soglia minima di [...] passeggeri l'anno. Secondo la Germania, Ryanair ha corrisposto [...] EUR.

3.3.1.4. *Servizi ricevuti da Germanwings, TUIFly e Ryanair*

- (72) Tutti i contratti stipulati tra FZG e le varie compagnie aeree contengono una sezione dedicata ai servizi aggiuntivi e ai relativi costi. Nella tabella 6 figura un raffronto tra i più importanti servizi aggiuntivi e i prezzi applicati alle compagnie aeree.

Tabella 6

Servizi aggiuntivi e relativi costi

Servizio	Prezzo TUIFly	Prezzo Germanwings	Prezzo Ryanair
Air Starter Unit — ASU (motocompressore)	[...]	[...]	[...]
Ground Power Unit — GPU (motogeneratore)	[...]	[...]	[...]
Pulizia dell'aeromobile (standard)	[...]	[...]	[...]
Pulizia dell'aeromobile (sosta notturna)	[...]	[...]	[...]
Servizio sbrinamento aeromobile	[...]	[...]	[...]
Acqua e liquido per servizio sbrinamento aeromobile	[...]	[...]	[...]
Spazio per affissioni pubblicitarie	[...]	[...]	[...]
Box per autonoleggio	[...]	[...]	[...]
Accesso agli hangar per interventi di manutenzione tecnica ad hoc	[...]	[...]	[...]
Almeno 4 conferenze stampa all'anno	[...]	[...]	[...]
Due viaggi all'anno per i giornalisti, organizzati dall'aeroporto	[...]	[...]	[...]
PC, stampanti, telefoni, fax e apparecchiature SITA	[...]	[...]	[...]

3.3.2. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

3.3.2.1. *Esistenza dell'aiuto*

- (73) Nella decisione di avvio del procedimento si è in primo luogo osservato che, poiché FZG, che ha concesso gli sconti sui diritti aeroportuali alle varie compagnie aeree, è interamente di proprietà e sotto il controllo dello Stato, tali sconti devono essere considerati concessi mediante il ricorso a risorse statali, rilevando inoltre che è molto probabile un coinvolgimento dello Stato nella conclusione effettiva dei contratti con le varie compagnie aeree e che l'autorità pubblica di vigilanza competente ha dovuto approvare il tariffario dei diritti aeroportuali, per cui la concessione di sconti sui diritti aeroportuali a varie compagnie aeree è imputabile allo Stato.
- (74) Al fine di stabilire se gli sconti abbiano conferito un vantaggio alle rispettive compagnie aeree, nella decisione di avvio del procedimento si è ricordato che è necessario valutare se, nel concedere gli sconti, FZG abbia agito come un MEO. Per verificare il superamento del test MEO, era necessario dimostrare che la decisione di concedere gli sconti era basata su una solida logica economica e ha migliorato la redditività dell'aeroporto. Inoltre i ricavi generati dall'aeroporto nell'ambito di un contratto stipulato con una specifica compagnia aerea non possono essere inferiori ai costi legati alla fornitura di servizi aeroportuali a detta compagnia aerea.

- (75) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che non vi erano elementi atti a indicare che la Germania avesse confrontato costi e ricavi attesi durante la vigenza dei rispettivi contratti con le compagnie aeree. La Germania si è limitata a fornire un piano industriale a medio termine relativo al periodo 2011-2015. Alla luce di quanto precede, la decisione di avvio del procedimento ha espresso dubbi sul fatto che i ricavi generati dagli accordi stipulati con le compagnie aeree fossero sufficienti a coprire i costi connessi alla fornitura di servizi aeroportuali a tali compagnie. Nella decisione di avvio del procedimento si è inoltre osservato che, dall'inizio delle sue operazioni commerciali, FZG ha generato perdite sempre maggiori e che gli accordi non prevedevano una clausola, frequente in altri accordi, che consentisse a FZG di recuperare gli sconti nel caso in cui le compagnie aeree avessero deciso di cessare la propria attività nell'aeroporto di Zweibrücken.
- (76) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato inoltre che l'aeroporto di Zweibrücken, qualora avesse agito come un MEO, avrebbe dovuto valutare se la chiusura dell'aeroporto sarebbe stata meno onerosa del suo mantenimento in esercizio. Nella decisione di avvio del procedimento è stato chiesto alla Germania di fornire informazioni sul raffronto tra i costi della chiusura dell'aeroporto e i costi del suo mantenimento in esercizio. Infine, nella decisione di avvio del procedimento si è osservato che gli sconti sembravano includere i diritti relativi alle misure di sicurezza che FZG era tenuta a versare al servizio di sicurezza. Si osserva che qualunque prezzo imposto alle compagnie aeree che non consenta a FZG di recuperare tali costi costituirebbe un vantaggio per le compagnie aeree. In conclusione, la decisione di avvio del procedimento ha espresso seri dubbi riguardo alla conformità al principio MEO degli sconti concessi alle varie compagnie aeree.
- (77) Infine, poiché le compagnie aeree operavano in regime di concorrenza e gli eventuali vantaggi concessi a tali compagnie avrebbero consentito loro di rafforzare la propria posizione sul mercato, la decisione di avvio del procedimento ha concluso che gli sconti concessi sui diritti potevano incidere sugli scambi tra Stati membri e falsare o minacciare di falsare la concorrenza.
- (78) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che gli sconti sui diritti aeroportuali hanno costituito un aiuto di Stato alle rispettive compagnie aeree (Germanwings, TUIFly e Ryanair).

3.3.2.2. *Compatibilità*

- (79) Nella decisione di avvio del procedimento è stata valutata l'ipotesi che gli sconti sui diritti aeroportuali possano essere considerati aiuti di avviamento compatibili ai sensi della sezione 5 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. Nella valutazione, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che le varie condizioni relative alla compatibilità degli aiuti di avviamento fossero soddisfatte.
- (80) In particolare, nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha espresso dubbi:
- a) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero la condizione di cui al punto 79, lettera c), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non era chiaro se e in che modo gli sconti fossero legati a un aumento del volume dei passeggeri;
 - b) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera d), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non era chiaro se gli sconti fossero decrescenti e limitati nel tempo;
 - c) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera e), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non era chiaro quali fossero le spese coperte dagli sconti applicati sulle tariffe;
 - d) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera f), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto la misura non sembrava legata alle spese ammissibili;
 - e) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera h), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non vi erano elementi atti a indicare che FZG avesse resa pubblica la propria intenzione di concedere gli sconti e che li avesse offerti anche ad altre compagnie aeree;
 - f) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera i), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non era stato reso disponibile alcun piano economico-finanziario sulla redditività delle rotte sovvenzionate e non era chiaro se vi fosse stato un impatto sulle linee concorrenti;

- g) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettera j), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non vi erano elementi per ritenere che l'elenco richiesto fosse stato presentato;
- h) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 79, lettere k) e l), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e
- i) sul fatto che gli sconti sui diritti aeroportuali rispettassero le condizioni di cui al punto 80 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, in quanto non era chiaro se essi fossero andati ad aggiungersi ad altri tipi di aiuto.
- (81) Pertanto la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che gli sconti sui diritti aeroportuali non potevano essere considerati aiuti di avviamento compatibili, in quanto non soddisfacevano tutte le condizioni di cui nella sezione 5 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

3.4. I CONTRATTI DI MARKETING STIPULATI CON RYANAIR E AMS

3.4.1. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

- (82) Sono stati conclusi due accordi di servizi di marketing con Ryanair e la sua controllata AMS. Nel quadro del primo contratto, concluso tra Ryanair e FZG, quest'ultima ha versato a Ryanair [...] EUR per varie attività di marketing intraprese dalla compagnia aerea.
- (83) Un secondo contratto è stato concluso il 6 ottobre 2008 tra il Land della Renania-Palatinato, rappresentato dal ministero dell'Economia, del Traffico, dell'Agricoltura e della Viticoltura, e AMS. Né FGAZ né FZG sono parti contraenti. In base al contratto, AMS ha espletato varie attività di marketing, ad esempio l'inserimento di collegamenti a siti Internet stabiliti dal Land sul sito Internet di Ryanair e l'inserimento di brevi testi riguardanti il Land della Renania-Palatinato sul sito di Ryanair. Nel corso del primo anno il Land ha versato a AMS un importo complessivo di [...] EUR, mentre nel secondo anno i servizi sarebbero stati ridotti e il Land avrebbe dovuto corrispondere [...] EUR.
- (84) Poiché Ryanair ha interrotto i suoi voli da e per Zweibrücken dopo meno di un anno, l'accordo di servizi di marketing per il secondo anno è stato cancellato e il prezzo per il primo anno è stato ridotto a [...] del prezzo concordato. In pratica il Land della Renania-Palatinato ha quindi versato a AMS un importo totale di 320 833 EUR per i servizi di marketing. Risulta che AMS abbia espletato tutte le attività concordate.

3.4.2. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

3.4.2.1. *Esistenza dell'aiuto*

- (85) Nella decisione di avvio del procedimento si è osservato in primo luogo che i pagamenti erogati dal Land della Renania-Palatinato a AMS/Ryanair hanno comportato l'impiego di risorse statali e sono imputabili allo Stato. Nella misura in cui il prezzo pagato dalla Renania-Palatinato è stato superiore al valore economico dei servizi resi da AMS/Ryanair, i suddetti pagamenti costituiscono una perdita di gettito pubblico.
- (86) Al fine di valutare se gli accordi di servizi di marketing abbiano concesso un vantaggio a AMS/Ryanair, la Commissione ha dovuto nuovamente applicare il principio MEO. La Commissione ha osservato che nell'aeroporto di Zweibrücken soltanto Ryanair aveva ricevuto un sostegno al marketing di entità tale che i pagamenti risultavano non essere subordinati al fatto che le misure di marketing producessero un impatto misurabile (ad esempio un aumento del numero dei passeggeri). La Commissione ha inoltre osservato che non era noto se il Land della Renania-Palatinato esercitasse un controllo sulla fornitura dei servizi di marketing da parte di AMS/Ryanair. Nella decisione di avvio del procedimento si osserva inoltre che l'accordo di servizi di marketing era chiaramente collegato alla rotta Zweibrücken — Londra-Stansted e pertanto poteva essere considerato un incentivo per questa nuova rotta istituita da Ryanair nell'ottobre del 2008. Poiché Ryanair ha ottenuto un beneficio diretto dalle attività di marketing, si è giunti alla conclusione che Ryanair avrebbe dovuto coprire almeno una parte dei costi correlati. In conclusione, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il Land della Renania-Palatinato abbia agito come un MEO e ritiene pertanto che esso abbia concesso un vantaggio a AMS/Ryanair.
- (87) Poiché il sostegno al marketing è stato concesso soltanto a AMS/Ryanair, la misura era chiaramente selettiva. Per gli stessi motivi indicati in relazione agli sconti sui diritti aeroportuali, la decisione di avvio del procedimento ha inoltre rilevato che la misura incideva sugli scambi tra Stati membri e falsava o minacciava di falsare la concorrenza. Pertanto la decisione conclude che il sostegno al marketing costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

3.4.2.2. *Compatibilità*

- (88) Nella decisione di avvio del procedimento si è valutato se il sostegno al marketing concesso a AMS/Ryanair possa essere considerato un aiuto di avviamento compatibile ai sensi della sezione 5 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. Nella valutazione, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che le varie condizioni per la compatibilità degli aiuti di avviamento fossero soddisfatte. I motivi sono sostanzialmente gli stessi di quelli enumerati nel considerando 80 della presente decisione in merito alla compatibilità degli sconti sui diritti aeroportuali. Pertanto la decisione ha concluso che il sostegno alla commercializzazione non costituisce un aiuto all'avviamento compatibile.

4. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA

4.1. FINANZIAMENTO PUBBLICO DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN DA PARTE DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO/DI ZEF

4.1.1. INFRASTRUTTURA

4.1.1.1. *Esistenza dell'aiuto*

Attività economica e vantaggio

- (89) Le autorità tedesche hanno in primo luogo ricordato di non concordare con la posizione della Commissione secondo la quale la costruzione di infrastrutture aeroportuali costituisce un'attività economica. Rilevando che la Commissione ha principalmente fatto riferimento alla sentenza del Tribunale nella causa *Leipzig-Halle*, la Germania ha osservato che presso la Corte di giustizia era pendente un appello contro tale sentenza, riservandosi di pronunciarsi solo dopo la decisione della Corte.
- (90) In secondo luogo le autorità tedesche hanno sostenuto che nessuno degli investimenti infrastrutturali effettuati prima del 2006, anno nel quale l'aeroporto di Zweibrücken ha avviato le proprie operazioni commerciali, era soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato. Fino al 2006 l'aeroporto era utilizzato esclusivamente per l'aviazione generale e per l'aviazione militare e le autorità tedesche hanno sostenuto che la fornitura di servizi aeroportuali per tali finalità non costituisce un'attività economica. In ogni caso è stato asserito che, per via della limitata attività aeroportuale nell'impianto di Zweibrücken fino al 2006 (i passeggeri non sono mai stati più di 30 000 all'anno fino al 2006), i finanziamenti pubblici non hanno falsato o minacciato di falsare la concorrenza né hanno inciso sugli scambi tra Stati membri.
- (91) In terzo luogo le autorità tedesche hanno sostenuto che la maggioranza degli investimenti sostenuti con fondi pubblici rientrava nella competenza dei poteri pubblici ed hanno sottolineato che la maggioranza degli investimenti era necessaria per garantire la sicurezza delle operazioni presso l'aeroporto (in particolare a seguito di un'ordinanza dell'autorità di vigilanza competente per la sicurezza e di alcune denunce da parte dell'associazione piloti «Cockpit»). Tutte le misure volte a garantire la sicurezza delle operazioni presso l'aeroporto erano pertanto considerate di competenza dei poteri pubblici.
- (92) La Germania ha dichiarato di non condividere affatto il concetto secondo cui le misure che rientrano nella competenza dei poteri pubblici possono, anche solo in parte, conferire un vantaggio all'aeroporto in questione qualora tali finanziamenti non siano concessi a tutti gli altri aeroporti dello Stato membro in modo non discriminatorio. La Germania ha sostenuto che il finanziamento di misure rientranti nella competenza dei poteri pubblici non costituisce aiuto di Stato, indipendentemente dal fatto che uno solo o la totalità degli aeroporti debba sostenere i costi di tali misure. A tale proposito, dovrebbe esistere un'interpretazione uniforme del concetto di «competenza dei poteri pubblici», soprattutto alla luce delle diverse definizioni adottate dagli Stati membri a tale riguardo.
- (93) La Germania ha presentato un elenco di investimenti che rientrano nella competenza dei poteri pubblici, effettuati tra il 2006 e il 2009 (a titolo di raffronto, gli investimenti totali nel corso di tale periodo sono ammontati a 22 476 812 EUR).

Tabella 7

Sintesi dei costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici presentata dalla Germania ⁽²¹⁾

	Misure	Costi	Costi totali
2006	[...]	[...]	[...]

⁽²¹⁾ Presentata come allegato 8 alle informazioni fornite dalla Germania il 27 gennaio 2011.

	Misure	Costi	Costi totali
2007	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2008	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2009	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
Totale generale	19 707 315 EUR		

- (94) La Germania ha dichiarato di ritenere che le misure relative alla sicurezza aeroportuale di cui all'articolo 8 della *Luftsicherheitsgesetz* (legge sulla sicurezza aerea), le misure atte a garantire la sicurezza operativa, le misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea ai sensi dell'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della *Luftverkehrsgesetz* (legge sul traffico aereo), i servizi meteorologici e i servizi dei vigili del fuoco rientrino nella competenza dei poteri pubblici, indipendentemente dal fatto che si tratti di investimenti o di spese di gestione.
- (95) La Germania ha sostenuto che, per quanto riguarda le misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea, il finanziamento di tali attività deve essere analizzato alla luce dell'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della *Luftverkehrsgesetz*. Tale norma opera una distinzione tra taluni aeroporti in cui il finanziamento di queste misure di sicurezza a livello federale è considerato indispensabile per ragioni di sicurezza e per la politica dei trasporti, e altri aeroporti regionali in cui tali misure non sono considerate strettamente necessarie dal punto di vista federale. Per tale ragione il finanziamento pubblico, da parte del Land, di misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea presso aeroporti regionali quali quello di Zweibrücken è giustificato, in quanto in caso contrario sarebbe l'aeroporto a dover sostenere tali costi. Pertanto la Germania ritiene che il finanziamento delle misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea, erogato direttamente dallo Stato a livello federale oppure dai *Länder*, ricada in ogni caso nella competenza dei poteri pubblici.
- (96) Inoltre, secondo la Germania, i costi relative ai servizi dei vigili del fuoco non sono regolamentati a livello federale, ma rientrano nelle competenze dei *Länder*: è questo il motivo per cui il servizio dei vigili del fuoco non è finanziato dallo Stato in tutti gli aeroporti. La Germania sostiene che il diverso trattamento dipenda da ragioni storiche oltre che oggettive. In sostanza, per la natura stessa dell'attività aeroportuale, gli aeroporti regionali minori non possono sostenere gli alti costi fissi di un corpo di vigili del fuoco, che saranno di conseguenza pagati dal rispettivo Land.
- (97) Per quanto riguarda la ristrutturazione della pista, la Germania ha osservato che le misure correlate rientrano nella competenza dei poteri pubblici in quanto erano indispensabili per garantire l'utilizzo in sicurezza dell'aeroporto di Zweibrücken. A tale riguardo la Germania sostiene che, in assenza di tali misure, non sarebbe stato possibile utilizzare l'aeroporto neanche per finalità militari. Pertanto la ristrutturazione era necessaria per garantire l'utilizzo dello scalo per scopi di aviazione militare e generale. La Germania sostiene pertanto che i costi della ristrutturazione non hanno riguardato esclusivamente l'aviazione commerciale.
- (98) A tale proposito, la Germania ha affermato che il tipo di ristrutturazione e i relativi costi erano resi necessari dal precedente utilizzo dell'aeroporto come impianto militare. Secondo la Germania, i lavori hanno comportato alcuni pericoli, in quanto non si poteva escludere la presenza di ordigni bellici inesplosi. In effetti risulta che, durante i lavori di ristrutturazione, siano stati rimossi due ordigni inesplosi.

- (99) Inoltre, i lavori di ristrutturazione hanno riguardato, tra l'altro, l'adattamento della pista alle attuali prescrizioni relative alla larghezza, l'ammodernamento del sistema di drenaggio, le luci di navigazione e le luci di guardia, la segnaletica, il generatore di emergenza con rete parallela, l'estensione delle barriere e l'ampliamento della pista di rullaggio. Gli interventi di ristrutturazione riguardanti l'illuminazione, la segnaletica e la riqualifica della pista di rullaggio erano stati richiesti dall'associazione piloti «Cockpit» in una serie di denunce. Un'altra parte sostanziale dei lavori di ristrutturazione è consistita nella riorganizzazione della sicurezza dell'aeroporto, comprendente nuove barriere, porte, videosorveglianza e interfonni, installazione di porte scorrevoli, canali via cavo ecc.
- (100) Infine la Germania ha sostenuto che la chiusura dell'aeroporto di Zweibrücken non è mai stata considerata un'alternativa praticabile, in quanto il mantenimento in esercizio dell'aeroporto era reso necessario dal suo impiego per scopi di aviazione militare e generale. A tale proposito la Germania ha aggiunto che la chiusura e lo smantellamento dell'aeroporto comporterebbero costi non giustificabili che sarebbero di gran lunga superiori al costo degli investimenti. La Germania, tuttavia, non ha presentato una stima dei costi relativi a un'eventuale chiusura, né un raffronto di tali costi con quelli associati alla prosecuzione dell'attività.
- (101) Alla luce di quanto precede, la Germania ha rilevato che la fornitura di servizi aeroportuali all'aviazione commerciale è economicamente razionale ed ha affermato che la stragrande maggioranza dei costi sarebbe in ogni caso stata sostenuta per fornire servizi aeroportuali agli utenti dell'aviazione militare e generale (infrastrutture ecc.) e che pertanto la fornitura di servizi aeroportuali anche per l'aviazione commerciale determina un incremento minimo dei costi, a fronte di un aumento delle entrate.

Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (102) La Germania ha asserito che il finanziamento pubblico dell'infrastruttura dell'aeroporto di Zweibrücken non falsa la concorrenza e non incide sugli scambi tra Stati membri ed ha aggiunto che la presenza di altri aeroporti in prossimità dell'aeroporto di Zweibrücken non lascia dedurre né una distorsione della concorrenza né un effetto sugli scambi. La Germania sostiene che l'aeroporto di Zweibrücken non sia in concorrenza con gli aeroporti di cui nella decisione di avvio del procedimento, in particolare con l'aeroporto di Saarbrücken.
- (103) Riguardo ai rapporti tra l'aeroporto di Zweibrücken e l'aeroporto di Saarbrücken, la Germania ha affermato che i due aeroporti sono fra loro complementari, anziché in concorrenza, spiegando che i due aeroporti hanno profili diversi, che dipendono dalla loro diversa infrastruttura: l'aeroporto di Saarbrücken possiede un'infrastruttura passeggeri di qualità più elevata (ad esempio un terminal moderno) e si concentra su voli di linea e viaggiatori d'affari; l'aeroporto di Zweibrücken, invece, ha una pista più lunga con una maggiore capacità di peso, che lo rende più adatto ad accogliere aeromobili più pesanti utilizzati per voli a lunga percorrenza o per il trasporto merci. Secondo la Germania, l'aeroporto di Zweibrücken si concentra pertanto sui voli charter e sul trasporto merci.
- (104) La Germania ha affermato che, in considerazione della complementarità constatata tra Zweibrücken e Saarbrücken, è previsto un rafforzamento della cooperazione fra i due aeroporti. La Germania afferma inoltre che i rispettivi governi regionali hanno già deciso di intensificare la collaborazione in futuro, puntando all'istituzione di un aeroporto comune («Aeroporto Saar-Palatinato») con due impianti (Saarbrücken e Zweibrücken). Secondo la Germania, la cooperazione dovrebbe produrre sinergie e consentire risparmi finanziari. Infine la Germania si è soffermata sulla domanda di servizi aeronautici nella regione (i due aeroporti insieme totalizzano già 750 000 passeggeri), sostenendo che solo Saarbrücken e Zweibrücken uniti possono soddisfare adeguatamente tale domanda, soprattutto perché gli altri aeroporti vicini non possono fungere da sostituti. Secondo la Germania, il nuovo «Aeroporto Saar-Palatinato» non sarebbe dunque in concorrenza con gli aeroporti vicini, quali Lussemburgo, Metz-Nancy-Lorena e Francoforte-Hahn.

4.1.1.2. Compatibilità

- (105) La Germania ha spiegato che, anche qualora si ritenesse che il finanziamento pubblico delle misure infrastrutturali costituisce un aiuto di Stato, esso sarebbe compatibile con il mercato interno in quanto soddisfa le condizioni di cui al punto 61 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. Prima di esaminare ciascuna condizione, la Germania ha sottolineato che gli investimenti infrastrutturali nell'aeroporto di Zweibrücken erano relativamente contenuti rispetto a quelli che sono risultati compatibili con il mercato interno presso altri aeroporti regionali finanziati con fondi pubblici e sono serviti unicamente a convertire l'infrastruttura militare esistente in un impianto per uso civile.

La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito

- (106) In primo luogo la Germania ha affermato che il sostegno pubblico per gli investimenti infrastrutturali risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito: gli investimenti nelle infrastrutture sono stati effettuati in una regione assistita di tipo «C» con l'obiettivo di migliorare le strutture economiche regionali. La Germania ha sottolineato che i finanziamenti dell'Unione (erogati dal 1991 attraverso i programmi Konver I, Konver II e Perifra) erano stati utilizzati per convertire l'infrastruttura militare a fini civili, finanziando ad esempio l'ammodernamento e l'installazione di una torre di controllo e il drenaggio della pista. La Germania sostiene di non comprendere per quale motivo la Commissione nutra dubbi circa l'obiettivo di interesse generale, avendo partecipato al finanziamento delle attività di conversione dell'ex impianto militare.
- (107) Fornendo un contesto storico, la Germania ha spiegato che il ritiro delle forze armate statunitensi dall'aeroporto di Zweibrücken nel 1991 ha provocato notevoli problemi strutturali nella regione di Zweibrücken, ad esempio un tasso di disoccupazione del 20 % nella città di Zweibrücken. La Germania ha sostenuto che la conversione dell'impianto in aeroporto civile fosse finalizzata alla creazione di posti di lavoro e al miglioramento dell'infrastruttura economica regionale ed ha aggiunto che i servizi forniti dall'aeroporto sono indispensabili per la regione e che l'economia regionale è fortemente dipendente dall'accessibilità delle infrastrutture aeronautiche.
- (108) La Germania ha sostenuto che l'unico motivo per il quale la Commissione nutre dubbi riguardo al rispetto di tale criterio sembra essere, anche in questo caso, la vicinanza e l'apparente concorrenza con l'aeroporto di Saarbrücken. La Germania ha nuovamente fatto riferimento alla complementarità tra i due aeroporti, escludendo qualsiasi concorrenza tra questi, aggiungendo che la vicinanza di altri aeroporti regionali non è importante per stabilire se le infrastrutture sovvenzionate rispondano a un obiettivo di interesse generale. La Germania ha poi aggiunto che l'unico fattore pertinente è l'interesse del Land della Renania-Palatinato, al quale premeva soddisfare gli interessi generali nel proprio territorio e non dover dipendere da infrastrutture ubicate in altre regioni.

L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo

- (109) La Germania ha spiegato che l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito. Secondo la Germania gli investimenti nelle infrastrutture sono sempre stati limitati a quanto necessario per integrare e ampliare l'infrastruttura esistente, senza creare impianti aggiuntivi inutilmente costosi o complessi. La Germania ha sottolineato che a Zweibrücken non è stato creato un nuovo aeroporto ma che un ex impianto militare è stato semplicemente convertito per uso civile, aggiungendo che l'infrastruttura è necessaria per la creazione di posti di lavoro. Secondo la Germania, in tutto il Land della Renania-Palatinato sono stati creati circa 5 000 posti di lavoro, direttamente o indirettamente, grazie all'esistenza dell'aeroporto di Zweibrücken. Di questi 5 000 posti di lavoro, fino al 2011, 2 708 sono stati creati, direttamente o indirettamente, presso l'aeroporto o nell'area circostante convertita. Questi posti di lavoro hanno inoltre contribuito alla riduzione dei costi sociali (25 milioni di EUR l'anno) e alla creazione di gettito fiscale. La Germania ha inoltre affermato che i posti di lavoro sono particolarmente importanti in questa zona, dove il tasso di disoccupazione è attualmente del 2 % superiore alla media del Land. La Germania osserva che due pareri di esperti sottolineano l'importanza dell'aeroporto per l'economia regionale ⁽²²⁾.
- (110) La Germania ha ribadito che la vicinanza dell'aeroporto di Saarbrücken non inficia la necessità e la proporzionalità dell'infrastruttura di Zweibrücken. Secondo la Germania l'infrastruttura di Zweibrücken è necessaria per gli aeromobili pesanti e di grandi dimensioni, che possono atterrare soltanto a Zweibrücken, dato che la pista di Saarbrücken non è di lunghezza sufficiente. La Germania osserva inoltre che l'aeroporto di Zweibrücken offre anche la possibilità di voli notturni, caratteristica importante per il trasporto aereo di merci.

L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine

- (111) La Germania ha dichiarato che l'infrastruttura ha prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, sottolineando che il volume di passeggeri per l'aeroporto di Zweibrücken è salito da appena 17 732 passeggeri nel 2005 a 223 165 passeggeri nel 2011 e spiegando che, con riferimento a tale criterio, è pertinente soltanto il volume di passeggeri previsto e che le proiezioni pertinenti dimostrano una crescita della domanda nella regione. Facendo riferimento allo studio di previsione presentato da «Desel Consulting» e «Airport Research GmbH» nel 2009, la Germania ha sostenuto che entro il 2025 il numero di passeggeri nell'aeroporto di Zweibrücken dovrebbe raggiungere almeno le 1 350 000 unità.

⁽²²⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klopheus, unter Mitarbeit von Dr. Berster and Wilken, Deutsches Zentrum für Luft — und Raumfahrt, Januar 2006, «Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken», S. 146; Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, settembre 2009, pag. 85.

- (112) La Germania ha ribadito che la vicinanza dell'aeroporto di Saarbrücken non inficia le prospettive d'uso a medio termine dell'aeroporto di Zweibrücken. La Germania ha presentato alcune previsioni che dimostrano che anche l'aeroporto di Saarbrücken può aspettarsi un incremento del volume di passeggeri e che, grazie alla prevista cooperazione tra i due aeroporti, in futuro i due aeroporti non saranno in concorrenza per gli stessi passeggeri.

Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture

- (113) La Germania ha dichiarato che l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio. Il tariffario dei diritti aeroportuali del 2005 si applica, in linea di massima, uniformemente a tutti gli utenti dell'aeroporto alle stesse condizioni. Pur dichiarando che in realtà sono stati concordati alcuni scostamenti dal tariffario ufficiale dei diritti aeroportuali per i voli di linea e i voli charter, la Germania ha sostenuto che sono stati offerti sconti e riduzioni sui diritti per il primo anno a tutte le compagnie aeree in maniera non discriminatoria, con tassi comparabili.

Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione; principi generali di necessità e proporzionalità

- (114) Basandosi sulle argomentazioni già svolte, la Germania ha spiegato che lo sviluppo degli scambi non risulta compromesso in misura contraria agli interessi generali. Secondo la Germania, le misure erano necessarie in quanto l'aeroporto di Zweibrücken non può essere sostituito dall'aeroporto di Saarbrücken. La Germania ha aggiunto che gli investimenti infrastrutturali si sono limitati alle misure necessarie per garantire la sicurezza operativa dell'aeroporto, sottolineando, in tale contesto, che l'ammodernamento della pista sarebbe stato necessario anche qualora l'aeroporto non fosse stato messo a disposizione dell'aviazione commerciale.

4.1.2. AIUTI AL FUNZIONAMENTO

4.1.2.1. Esistenza dell'aiuto

- (115) Per quanto riguarda la questione di stabilire se la gestione di un aeroporto sia un'attività economica, la Germania ha ribadito che fino al 2006, anno in cui ha iniziato a offrire servizi aeroportuali di aviazione commerciale, l'aeroporto era utilizzato puramente per scopi di aviazione generale e di aviazione militare. A tale riguardo la Germania ha indicato che il finanziamento della gestione dell'aeroporto in relazione a tali attività non costituiva un'attività economica.
- (116) La Germania ha sostenuto inoltre che la maggioranza delle perdite subite da FZG che sono coperte da FGAZ attraverso il contratto P&L deriva dall'esercizio, da parte di FZG, di attività che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Secondo la Germania la copertura dei costi correlati all'esercizio di poteri pubblici non può costituire aiuto di Stato.
- (117) Quanto agli altri elementi che concorrono alla definizione di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Germania ha richiamato le argomentazioni presentate a tale proposito in relazione alle misure di investimento nelle infrastrutture, sostenendo che esse sono ugualmente applicabili in questa sede.

4.1.2.2. Compatibilità

Decisione SIEG del 2005

- (118) La Germania ha sostenuto che i pagamenti annuali a copertura delle perdite di FZG sono conformi ai principi della decisione SIEG del 2005, affermando che la licenza di esercizio dell'aeroporto, che impone l'obbligo di gestire e far funzionare l'aeroporto, rappresenta un atto di incarico e che l'aeroporto è stato incaricato, almeno «di fatto», di fornire un servizio di interesse economico generale. Tuttavia, secondo la Germania, anche qualora la Commissione dovesse concludere che non esisteva alcun atto di incarico, l'aiuto al funzionamento dell'aeroporto rispetterebbe comunque i principi delle norme SIEG e pertanto dovrebbe essere considerato compatibile con il mercato interno.
- (119) La Germania ha inoltre respinto l'osservazione della Commissione secondo cui l'obbligo di gestire e far funzionare l'aeroporto derivante dalla licenza d'esercizio verrebbe automaticamente a cessare qualora l'aeroporto interrompesse la sua attività, affermando che il sostegno finanziario concesso è finalizzato a consentire all'aeroporto di proseguire la propria attività e quindi di assolvere il proprio obbligo di gestione, fornendo il servizio di interesse generale che gli è stato affidato. La Germania ha inoltre aggiunto che impedire la chiusura dell'impianto è lo scopo precipuo dell'obbligo di gestire e far funzionare l'aeroporto.

- (120) Con riferimento all'ampio margine di discrezionalità con cui gli Stati membri definiscono il servizio di interesse economico generale, la Germania ha osservato che essa aveva la facoltà di stabilire a sua discrezione la necessità e la portata dell'affidamento di un SIEG all'aeroporto. Relativamente all'argomento della vicinanza dell'aeroporto di Saarbrücken citato dalla, la Germania ha ribadito che, senza i due aeroporti, l'offerta di servizi aeroportuali nella regione sarebbe decisamente insufficiente e che sarebbe pertanto necessario affidare la prestazione di un SIEG a entrambi gli aeroporti.

Punti 4.2 e 4.3 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

- (121) La Germania ha sostenuto che, anche qualora l'aiuto al funzionamento fosse considerato non esentato dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005, esso sarebbe compatibile ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.
- (122) Innanzitutto la Germania ha sottolineato che gran parte delle perdite coperte deriva dall'esercizio, da parte dell'aeroporto, di attività che rientrano nella competenza dei poteri pubblici, rilevando inoltre che il contratto P&L non copre spese che il gestore di un aeroporto dovrebbe «normalmente» sostenere. La Germania ha aggiunto, a tale riguardo, che gran parte dei costi non correlati all'esercizio di attività rientranti nella competenza dei poteri pubblici deriva dalla specifica storia dell'aeroporto di Zweibrücken e che, in tal senso, non si tratta di «costi normalmente sostenuti». La Germania ha affermato che l'aeroporto ha l'obbligo di servire l'aviazione generale e che ha dovuto sostenere i costi della conversione dell'infrastruttura militare esistente.
- (123) Ad ogni modo la Germania ha affermato che le condizioni di cui alle sezioni 4.2. e 4.3. degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 sono state «di fatto» soddisfatte, sostenendo in particolare la Germania che la presenza di una sovracompensazione è da escludere in quanto sono coperte le sole perdite effettive.

4.2. POTENZIALE AIUTO ASSOCIATO A UN PRESTITO BANCARIO E ALLA PARTECIPAZIONE AL CASH POOL INTERNO DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO

- (124) Per quanto riguarda il prestito bancario, la Germania ha affermato che la *Sparkasse Südwestpfalz*, che ha concesso il prestito, opera come una normale banca commerciale e, nel concedere il prestito, ha agito in tale veste; pertanto la decisione di concedere il prestito non è imputabile allo Stato. La Germania ha inoltre sostenuto che, al momento di contrarre il prestito, FZG aveva confrontato le offerte di vari istituti bancari e il prestito della *Sparkasse* era conforme alle condizioni di mercato.
- (125) Per quanto riguarda la garanzia al 100 % concessa dal Land sul prestito, la Germania ha sostenuto che rientra nella normale prassi commerciale di un azionista garantire i prestiti contratti dalle proprie controllate. In ogni caso, secondo la Germania il prestito è stato utilizzato esclusivamente per l'ammodernamento della pista, reso necessario da considerazioni relative alla sicurezza e pertanto rientrante nella competenza dei poteri pubblici. Poiché la misura finanziata mediante il prestito non era dunque soggetta alle norme sugli aiuti di Stato, la Germania ha affermato che nemmeno la garanzia concessa dal Land costituisce un aiuto. Infine la Germania ha sostenuto che, anche qualora la garanzia fosse considerata soggetta alle norme sugli aiuti di Stato, non è stato conferito alcun vantaggio a FZG, in quanto il tasso di interesse sul prestito garantito era comunque più alto in confronto a quello applicato in prestiti analoghi, concessi a FGAZ, non coperti da garanzia.
- (126) Per quanto riguarda il cash pool interno del Land, la Germania ha sostenuto che si tratta di un normale meccanismo di finanziamento utilizzato nell'ambito dei rapporti tra società madri e controllate, aggiungendo che il cash pool è uno strumento finanziario istituito dal Land nel 2002. Le istituzioni e fondazioni del Land e tutte le imprese di diritto privato nelle quali il Land detiene una partecipazione superiore al 50 % possono partecipare allo strumento del cash pool. La Germania ha spiegato che il saldo contabile giornaliero del cash pool è gestito dalla «Landeshauptkasse» del Land.
- (127) Secondo la Germania il cash pool non è finanziato direttamente dal bilancio del Land ma dalle liquidità eccedentarie dei partecipanti. La Germania spiega inoltre che le eventuali liquidità eccedentarie nel cash pool sono investite sui mercati dei capitali; analogamente un disavanzo è compensato da prestiti ottenuti sul mercato dei capitali. Pertanto la Germania ritiene che il sostegno finanziario erogato attraverso lo strumento del cash pool non sia concesso mediante risorse statali e non sia imputabile allo Stato.
- (128) La Germania ha rilevato che le imprese che beneficiano del meccanismo del cash pool, pur non essendo tenute a fornire alcuna garanzia, sono poste sotto la vigilanza del Land che, in quanto azionista di maggioranza di FGAZ, può sempre richiedere garanzie.

- (129) Secondo la Germania, è economicamente sensato che la società madre consenta alle proprie controllate di finanziarsi a tassi paragonabili a quelli cui ha accesso la società madre stessa (nel caso in esame, il Land della Renania-Palatinato). Secondo la Germania, il finanziamento derivante dal cash pool non poteva dunque essere paragonato a un prestito classico. La Germania ha infine affermato che il Land non ha mai trasferito risorse dal proprio bilancio ordinario nel cash pool ma all'occorrenza ha reperito capitale sul mercato.
- (130) Sostenendo che il prestito, la garanzia e il cash pool non costituiscono un aiuto di Stato, la Germania non ha presentato argomentazioni circa la loro compatibilità.

4.3. SCONTO SUI DIRITTI AEROPORTUALI CONCESSI A RYANAIR, GERMANWINGS E TUIFly

- (131) La Germania ha sostenuto che i contratti conclusi tra l'aeroporto di Zweibrücken e le varie compagnie aeree non comportavano alcun aiuto di Stato, non essendo imputabili allo Stato, e che la negoziazione e la conclusione di tali accordi erano di competenza di FZG e rientravano nell'ambito delle sue attività puramente commerciali. Secondo la Germania, mentre i contratti sono stati discussi con il consiglio di vigilanza di FZG, il Land della Renania-Palatinato è stato coinvolto solo indirettamente tramite i propri rappresentanti nel consiglio di vigilanza di FGAZ. La Germania ha inoltre dichiarato che il Land non ha partecipato direttamente ai negoziati con le compagnie aeree riguardanti gli sconti e che l'imputabilità allo Stato non può essere dedotta dal fatto che il tariffario dei diritti aeroportuali doveva essere approvato da un'autorità pubblica di vigilanza a norma del punto 43a del LuftVZO, trattandosi di un obbligo normativo generale cui sono soggetti tanto gli aeroporti pubblici quanto quelli privati.
- (132) La Germania ritiene inoltre che gli sconti concessi a varie compagnie aeree non abbiano conferito loro alcun vantaggio selettivo, in quanto erano offerti in modo paritario a tutte le compagnie aeree interessate. Essa ha infatti sostenuto che gli sconti avrebbero concesso un vantaggio selettivo soltanto laddove non fossero stati offerti in modo non discriminatorio e se una compagnia aerea avesse pagato diritti di importo superiore o inferiore rispetto alle altre, senza che tale distinzione fosse motivata da elementi oggettivi.
- (133) Secondo la Germania, allo stesso tempo la concessione degli sconti aveva una sua ragion d'essere dal punto di vista economico per FZG, in quanto ha consentito alle compagnie aeree di insediarsi in un aeroporto che offriva per la prima volta servizi di aviazione commerciale. La Germania ha infatti affermato che, con la concessione degli sconti, l'aeroporto ha ripartito tra sé e le compagnie aeree i rischi associati all'apertura di nuove rotte, consentendo al contempo a entrambe le parti di trarre profitto dall'incremento del numero di passeggeri, concludendo che, in assenza degli sconti, le compagnie aeree non sarebbero state disposte ad insediarsi nell'aeroporto di Zweibrücken.
- (134) La Germania ha dichiarato che gli sconti per le compagnie aeree devono essere considerati un'opportunità per FZG di generare ulteriori entrate, in quanto i costi fissi di esercizio dell'aeroporto sarebbero stati sostenuti in ogni caso (per i servizi di aviazione generale e militare), mentre l'insediamento di una nuova compagnia aerea produce soltanto minimi costi variabili aggiuntivi. Secondo la Germania, poiché la presenza di nuove compagnie aeree operanti nell'aeroporto non ha condotto a un incremento dei costi rilevante, non è stato necessario elaborare piani industriali ex ante per stabilire se un contratto con una compagnia aerea avrebbe generato utili incrementali.
- (135) Secondo la Germania gli sconti sui diritti aeroportuali non sono selettivi in quanto sono stati concessi in modo non discriminatorio. Pertanto la Germania ritiene che la concorrenza non sia stata falsata. A questo proposito, la Germania ha affermato che le compagnie aeree non sono state in grado di rafforzare la propria posizione sul mercato grazie a queste tariffe.
- (136) Sostenendo che gli sconti alle varie compagnie aeree non costituiscono aiuto di Stato, la Germania non ha presentato alcuna argomentazione riguardo alla loro compatibilità.

4.4. I CONTRATTI DI MARKETING CON RYANAIR E AMS

- (137) La Germania ha sottolineato che i contratti di marketing conclusi tra il Land e AMS non dipendono da FZG, dal momento che tali contratti erano finalizzati all'acquisto, al prezzo di mercato, di servizi di marketing intesi principalmente a promuovere il Land della Renania-Palatinato quale destinazione turistica e meta attraente per le attività economiche. Secondo la Germania, poiché l'accordo di servizi di marketing non era specificamente volto a promuovere l'aeroporto, non vi era alcun legame tra le misure di marketing e il volume dei passeggeri. La Germania afferma che le misure di marketing erano incidentalmente volte anche alla promozione dell'aeroporto di Zweibrücken.

- (138) Sottolineando che, stipulando l'accordo di servizi di marketing, il Land ha semplicemente acquistato servizi di marketing al prezzo di mercato, la Germania sostiene che il contratto di marketing non ha comportato un aiuto di Stato e non deve essere valutato come misura di aiuto a favore di una compagnia aerea ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

5. OSSERVAZIONI PERVENUTE DALLE PARTI INTERESSATE

5.1. RYANAIR

5.1.1. SCONTI SUI DIRITTI AEROPORTUALI

- (139) Ryanair ha affermato che gli sconti concessi da FZG a varie compagnie aeree non comportano un aiuto di Stato, essendo conformi al principio MEO. In primo luogo Ryanair ha argomentato che, nell'applicare il principio MEO ai rapporti tra l'aeroporto e le compagnie aeree, si dovrebbe valutare soltanto se il contratto sia stato redditizio, in maniera incrementale, per l'aeroporto. Ryanair ritiene che tutti i costi delle infrastrutture e i costi fissi di esercizio debbano essere considerati costi irrecuperabili. Secondo Ryanair, nel valutare la conformità del contratto al principio MEO, la Commissione dovrebbe pertanto tenere conto dei soli costi incrementali dell'aeroporto, che sono direttamente correlati alla fornitura di servizi aeroportuali alla compagnia aerea in questione, ed esaminare se i ricavi totali derivanti dal contratto superino tali costi incrementali. In tale contest, Ryanair ha sottolineato che i costi infrastrutturali non sono stati sostenuti in relazione all'accordo tra Ryanair e FZG e che pertanto non possono essere considerati costi incrementali correlati a tale accordo.
- (140) D'altra parte, Ryanair ha sostenuto che, nel valutare i ricavi, la Commissione deve anche tenere conto delle esternalità di rete che ci si sarebbe potuti attendere al momento della conclusione del contratto di servizi tra FZG e Ryanair nel 2008. Secondo Ryanair il fatto che, in definitiva, tali esternalità di rete non si siano verificate non era prevedibile e non ha pertanto alcuna rilevanza.
- (141) Ryanair ha inoltre spiegato che lo sconto non ha costituito un vantaggio selettivo a favore di Ryanair, precisando che lo sconto offerto per il primo anno di attività è stato concesso in riconoscimento del notevole rischio commerciale che la compagnia si era assunta, attivando collegamenti di linea durante tutto l'anno in un aeroporto allora sconosciuto. Secondo Ryanair, nel caso di Zweibrücken sarebbe stato insensato che Ryanair accettasse un simile rischio commerciale senza un piano di incentivi.
- (142) Ryanair ha inoltre dichiarato che accordi analoghi avrebbero potuto essere conclusi da qualunque altra compagnia aerea; in altri termini, lo sconto sulle tariffe dei servizi aeroportuali per il primo anno di attività era offerto a tutte le compagnie aeree che avessero attivato nuove rotte dall'aeroporto di Zweibrücken. In particolare Ryanair ha sottolineato che il suo contratto con FZG conteneva la seguente clausola: «*Il presente Accordo è stipulato su base non esclusiva. Si conviene tra le parti che le condizioni concesse a Ryanair in virtù dell'Accordo sono offerte, in modo trasparente e non discriminatorio, anche ad ogni altra compagnia aerea che si impegni a gestire un volume equivalente di operazioni aeree presso l'aeroporto*»⁽²³⁾.
- (143) In ogni caso, Ryanair ha fatto presente che gli accordi conclusi con FZG non possono comportare un aiuto di Stato in quanto non sono imputabili allo Stato, sostenendo che gli elementi utilizzati dalla Commissione per dimostrare l'imputabilità allo Stato non sono sufficienti in quanto, anche se potrebbero riflettere l'interesse delle autorità pubbliche nelle relazioni commerciali e nel futuro dell'aeroporto, non dimostrano nessun coinvolgimento effettivo di nessuna delle autorità pubbliche nei negoziati o negli accordi tra FZG e Ryanair.
- (144) Inoltre Ryanair ha presentato una serie di relazioni preparate da Oxera e un'analisi elaborata dal Professor Damien P. McLoughlin.

Relazione di Oxera «Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests. Ryanair State aid cases» (Identificazione dei parametri di riferimento del mercato nelle analisi comparate per i test MEO. Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair). Relazione preparata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013

- (145) Secondo Oxera, l'approccio della Commissione, che ha ritenuto accettabili soltanto gli aeroporti di comparazione situati nello stesso bacino d'utenza dell'aeroporto oggetto di indagine, è infondato.

⁽²³⁾ Accordo di servizi aeroportuali tra Ryanair e FZG del 22 settembre 2008, sezione 3.

- (146) Oxera ha sostenuto che i prezzi di riferimento del mercato riferiti agli aeroporti di comparazione non sono inquinati dagli aiuti di Stato concessi agli aeroporti vicini; pertanto, è possibile stimare in modo attendibile un parametro di riferimento del mercato per i test MEO.
- (147) Infatti:
- a) le analisi comparate sono ampiamente utilizzate per i test MEO in ambiti diversi dagli aiuti di Stato;
 - b) le società si influenzano vicendevolmente nelle decisioni sui prezzi soltanto nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari;
 - c) gli aeroporti che insistono sullo stesso bacino d'utenza non sono necessariamente in concorrenza l'uno con l'altro e gli aeroporti di comparazione utilizzati nelle relazioni presentate sono esposti soltanto a una concorrenza limitata da parte degli aeroporti di proprietà dello Stato presenti nei loro rispettivi bacini d'utenza (meno di un terzo degli aeroporti commerciali presenti nei bacini d'utenza degli aeroporti di comparazione è interamente di proprietà dello Stato e nessuno di essi è stato oggetto di indagini in materia di aiuti di Stato (dati aggiornati all'aprile 2013);
 - d) anche quando gli aeroporti di comparazione sono esposti alla concorrenza di aeroporti di proprietà dello Stato presenti nello stesso bacino d'utenza, vi possono essere motivi per ritenere che essi agiscano in conformità al principio MEO (ad esempio, quando l'assetto proprietario è caratterizzato da una partecipazione privata rilevante o quando l'aeroporto è a gestione privata);
 - e) gli aeroporti che rispettano il criterio MEO non fissano i prezzi al di sotto del costo incrementale.

Relazione2 di Oxera «Principles underlying profitability analysis for MEO tests. Ryanair state aid cases» (Principi alla base dell'analisi della redditività per i test MEO. Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair). Relazione preparata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013

- (148) Secondo Oxera, l'analisi della redditività effettuata da Oxera nelle relazioni presentate alla Commissione segue i principi che sarebbero adottati da un investitore razionale operante nel settore privato e riflette l'approccio che traspare dai precedenti della Commissione.
- (149) I principi su cui si basa l'analisi della redditività sono i seguenti:
- a) la valutazione è effettuata su base incrementale;
 - b) non sempre è necessario un piano industriale ex ante;
 - c) la metodologia tariffaria più adatta per gli aeroporti non congestionati è il c.d. approccio «single till»;
 - d) dovrebbero essere presi in considerazione soltanto i ricavi associati all'attività economica dell'aeroporto;
 - e) occorre tener conto dell'intera durata dell'accordo, comprese le eventuali proroghe;
 - f) per valutare la redditività degli accordi occorre attualizzare i flussi finanziari futuri;
 - g) la redditività incrementale che gli aeroporti ricavano dagli accordi con Ryanair dovrebbe essere valutata sulla base di stime del tasso di rendimento interno o di misure fondate sul valore attuale netto (VAN).

Analisi del Professor Damien P. McLoughlin «Brand building: why and how small brands should invest in marketing, prepared for Ryanair» (Costruzione del marchio: perché e come i piccoli marchi dovrebbero investire in marketing), elaborata per conto di Ryanair, 10 aprile 2013

- (150) Scopo di tale relazione era definire la logica commerciale soggiacente alle decisioni degli aeroporti regionali di acquistare pubblicità da AMS su ryanair.com.
- (151) Secondo l'analisi, esiste un gran numero di aeroporti molto affermati e molto conosciuti che vengono utilizzati per abitudine. Per espandere la propria attività, i concorrenti più deboli devono riuscire a contrastare la staticità dei comportamenti d'acquisto dei consumatori. Gli aeroporti regionali più piccoli devono trovare il modo di comunicare in modo coerente il messaggio legato al loro marchio a un pubblico il più ampio possibile. Le forme di comunicazione di marketing tradizionali richiedono spese superiori alle loro risorse.

Relazioni 3 e 4 di Oxera «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato?), 17 e 31 gennaio 2014

- (152) Ryanair ha presentato ulteriori relazioni elaborate dal suo consulente Oxera. In queste relazioni Oxera ha esposto i principi di cui, secondo la compagnia aerea, occorre tenere conto, nell'ambito del test MEO, nell'analisi della redditività degli accordi di servizi aeroportuali tra Ryanair e gli aeroporti da una parte, e degli accordi di servizi di marketing tra AMS e gli stessi aeroporti dall'altra ⁽²⁴⁾. Ryanair ha sottolineato che queste relazioni non modificano in alcun modo la propria posizione, già fatta valere in precedenza, secondo cui gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing devono essere analizzati con test MEO separati.
- (153) Secondo quanto sostenuto nelle note, in un'analisi congiunta della redditività, i profitti generati da AMS dovrebbero essere inclusi tra i ricavi mentre le spese destinate ad AMS dovrebbero essere incorporate tra i costi. A questo scopo, le relazioni suggeriscono di applicare all'analisi congiunta della redditività una metodologia basata sui flussi di cassa, che permette di trattare la spesa sostenuta dagli aeroporti per AMS come una spesa di esercizio incrementale.
- (154) Le relazioni sottolineano che le attività di marketing contribuiscono a creare e ad accrescere il valore del marchio, il che contribuisce a produrre effetti e benefici non soltanto nel periodo di validità del contratto ma anche dopo la sua scadenza. Ciò varrebbe soprattutto nel caso in cui, in ragione del fatto che Ryanair ha concluso un accordo con questo aeroporto, altre compagnie aeree comincino ad operare sullo stesso aeroporto; ciò permetterebbe all'aeroporto di attrarre un maggior numero di negozi e quindi di accrescere i ricavi aeroportuali non aeronautici. Secondo Ryanair, se dovesse decidere di effettuare un'analisi congiunta della redditività, la Commissione dovrebbe tenere conto di tali benefici trattando le spese per AMS come costi di esercizio incrementali, al netto dei pagamenti destinati ad AMS.
- (155) Inoltre, secondo Ryanair occorrerebbe includere nei profitti incrementali previsti alla fine del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali un valore residuo successivo al periodo di valutazione esplicita (*terminal value*), in modo tale da tenere conto del valore generato dopo la scadenza dell'accordo. Il *terminal value* potrebbe essere adattato sulla base di una probabilità di «rinnovo», che misurerebbe la previsione che gli utili si protragano dopo il termine del periodo di validità dell'accordo con Ryanair oppure che condizioni simili siano stipulate con altre compagnie aeree. Secondo Ryanair, sarebbe quindi possibile calcolare un limite inferiore per i benefici generati congiuntamente dall'accordo con AMS e dall'accordo di servizi aeroportuali, tenendo conto delle incertezze riguardanti i profitti incrementali successivi alla scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali.
- (156) A integrazione di questo approccio, nelle relazioni è stata presentata una sintesi delle conclusioni di alcuni studi concernenti gli effetti del marketing sul valore di un marchio. Tali studi riconoscono che il marketing può incrementare il valore di un marchio e contribuire ad ampliare la clientela. Secondo tali relazioni, nel caso di un aeroporto, il marketing sul sito Ryanair.com accresce in particolare la visibilità del marchio. Nelle relazioni si afferma inoltre che specialmente gli aeroporti regionali più piccoli intenzionati a potenziare il traffico aereo possono pertanto accrescere particolarmente il valore del loro marchio concludendo accordi di servizi di marketing con AMS.
- (157) Le relazioni indicano infine che un approccio basato sui flussi di cassa è preferibile a un approccio basato sulla capitalizzazione, in cui la spesa per i servizi di marketing forniti da AMS sarebbe trattata come spesa in conto capitale destinata a un'attività immateriale (il valore del marchio) ⁽²⁵⁾. L'approccio basato sulla capitalizzazione terrebbe conto unicamente della parte di spese di marketing riconducibile alle attività immateriali dell'aeroporto. Le spese di marketing sarebbero trattate come spese in conto capitale destinate a un'attività immateriale e quindi ammortizzate nell'arco della durata del contratto, tenendo conto di un valore residuo al termine previsto dell'accordo di servizi aeroportuali. Tale approccio non terrebbe conto dei profitti incrementali che la stipula dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair assicurerebbe; inoltre è difficile calcolare il valore dell'attività immateriale, in ragione delle spese relative al marchio e del periodo d'impiego dell'attività. Il metodo dei flussi di cassa è più indicato di un approccio basato sulla capitalizzazione, perché quest'ultimo non permette di rappresentare i vantaggi di cui l'aeroporto presumibilmente beneficerebbe sottoscrivendo l'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair.

⁽²⁴⁾ Relazione Oxera «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato?), preparata per conto di Ryanair il 17 gennaio 2014.

⁽²⁵⁾ Relazione Oxera «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato? — Applicazione pratica, elaborata per conto di Ryanair, 31 gennaio 2014.

5.1.2. ACCORDI DI SERVIZI DI MARKETING

- (158) Ryanair ha sottolineato che gli accordi di servizi di marketing con AMS sono distinti dagli accordi tra Ryanair e gli aeroporti e devono essere valutati separatamente, in quanto essi non possono essere considerati un unico beneficiario. Gli accordi sono stati negoziati in maniera indipendente, in relazione ai vari servizi, e non erano legati tra loro da alcun vincolo che giustificerebbe la decisione di considerarli un'unica misura di presunto aiuto di Stato. La conclusione di un accordo relativo a servizi di marketing con AMS non è posta come condizione affinché Ryanair operi su uno scalo con rotte in partenza o in arrivo. Ryanair ha sottolineato che l'accordo di servizi di marketing con AMS è stato concluso con il ministero, comproprietario dell'aeroporto Tale accordo si è rivelato vantaggioso per lo scalo ma non aveva la funzione di migliorare il fattore di riempimento o il tasso di rendimento sulle rotte Ryanair.
- (159) Per quanto riguarda il valore del marketing, Ryanair sostiene che lo spazio di marketing sul sito Internet di Ryanair è limitato e che la relativa domanda è elevata, anche da parte di imprese diverse dagli aeroporti. Secondo Ryanair, oggi persino le compagnie aeree tradizionali comprendono il valore dei propri siti Internet per il marketing e la pubblicità. Ryanair ha affermato che gli aeroporti scelgono di sviluppare un marchio pubblicizzandolo sul sito Ryanair.com o sui siti Internet di altre compagnie aeree, aggiungendo che la maggiore riconoscibilità del marchio può assicurare benefici agli aeroporti in vari modi complementari e interdipendenti. L'aeroporto di Zweibrücken è molto meno conosciuto a livello internazionale rispetto all'aeroporto di Parigi o di Heathrow e dunque ha l'esigenza di investire in pubblicità per migliorare la riconoscibilità del proprio marchio e massimizzare il numero di passeggeri in entrata. Ryanair ha concluso che il Land aveva due motivi per stipulare l'accordo di servizi di marketing con AMS: in primo luogo un motivo puramente commerciale, in quanto comproprietario al 50 % della società di gestione dell'aeroporto di Zweibrücken e, in secondo luogo, un motivo legato al proprio incarico di promuovere il turismo e le opportunità commerciali nella regione. Ryanair ritiene pertanto che il Land abbia acquistato preziosi servizi di marketing al prezzo di mercato.

5.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (160) AMS sostiene che la Commissione, contrariamente a quanto suggerito nella decisione di avvio del procedimento, non dovrebbe considerare l'accordo tra FZG e Ryanair e l'accordo di servizi di marketing tra il Land e AMS come se fossero collegati, ma come due operazioni commerciali distinte. AMS ha dichiarato di essere una società controllata di Ryanair con uno proprio scopo commerciale, creata al fine di sviluppare un'attività che non rientra nell'attività principale di Ryanair spiegando che svolge per Ryanair il ruolo di intermediario per la vendita di spazi pubblicitari sul sito Internet di quest'ultima. AMS ha aggiunto che, in linea di massima, gli accordi di servizi di marketing tra AMS e gli aeroporti sono negoziati e stipulati separatamente dagli accordi tra Ryanair e gli stessi aeroporti e che l'accordo tra AMS e il Land non concede alcun vantaggio a Ryanair; Ryanair non esercita pressioni sui suoi partner affinché concludano accordi di servizi di marketing con AMS e le sue prestazioni sono generalmente le stesse sia sulle rotte verso aeroporti che hanno stipulato un accordo di questo tipo sia sulle rotte per aeroporti che non hanno sottoscritto simili accordi.
- (161) AMS sostiene inoltre che, nell'acquistare servizi di marketing, FZG abbia agito in conformità del principio MEO, in quanto la pubblicità sul sito Ryanair.com rappresenta un valore reale elevato per il Land e il prezzo praticato da AMS era il prezzo di mercato di questi servizi. AMS ha affermato che i prezzi applicati per gli spazi pubblicitari forniti da AMS e i volumi di acquisto di tali spazi non comportano alcuna discriminazione tra inserzionisti pubblici e privati, aggiungendo che enti pubblici e privati si contendono i limitati spazi pubblicitari sul sito Ryanair.com. Ciò significa, secondo AMS, che gli accordi stipulati da AMS con aeroporti pubblici non comportano alcun aiuto di Stato, in quanto AMS potrebbe vendere spazi sul sito a società private altrettanto facilmente applicando prezzi analoghi.
- (162) AMS ha inoltre sottolineato che l'acquisto di servizi di marketing da AMS è di per sé un'iniziativa ragionevole per un piccolo aeroporto regionale, in quanto tali aeroporti hanno solitamente l'esigenza di migliorare la riconoscibilità del proprio marchio e la pubblicità sul sito Internet di una compagnia aerea può incrementare il numero dei passeggeri stranieri, che sono più redditizi (i passeggeri stranieri generano maggiori ricavi non aeronautici rispetto ai passeggeri in uscita provenienti dalla regione in cui è ubicato l'aeroporto). AMS ha inoltre sottolineato che il Land ha agito non soltanto da comproprietario della società di gestione dell'aeroporto, con un interesse diretto nel miglioramento dell'immagine del marchio e nell'incremento dei ricavi, ma anche in quanto autorità incaricata di promuovere il turismo e le opportunità commerciali nel Land della Renania-Palatinato con vari mezzi tra cui, in particolare, la pubblicità.

5.3. GERMANWINGS

- (163) Per completezza di informazione Germanwings ha spiegato brevemente i motivi per i quali aveva inizialmente deciso di operare sullo scalo di Zweibrücken, indicando di avere preferito Zweibrücken a Saarbrücken per via della pista migliore e sottolineando le difficili caratteristiche topografiche della pista di Saarbrücken. Germanwings ha inoltre spiegato che nel 2006, anno in cui ha deciso di iniziare a operare su Zweibrücken, questo aeroporto era meglio attrezzato per l'atterraggio strumentale (sistema CAT) e i tempi di volo per Berlino erano leggermente inferiori. Germanwings ha dichiarato che, data la scarsa redditività della rotta per Berlino, ha deciso di smettere di operare su Zweibrücken nel 2011.
- (164) Germanwings ha affermato in primo luogo che i suoi contratti con FZG non comportano aiuto di Stato in quanto non sono imputabili allo Stato, sostenendo che alcuni comunicati stampa di uomini politici non possono dimostrare che lo Stato fosse coinvolto nella negoziazione o nella stipula di tali contratti e che l'obbligo di fare approvare il tariffario dei diritti aeroportuali dall'autorità di vigilanza conformemente al punto 43a del LuftVZO non si applicava a singoli accordi.
- (165) In secondo luogo Germanwings sostiene che nel concludere i vari accordi FZG abbia agito come un MEO e sottolinea che il principio MEO non prevede che un investitore non subisca perdite nel breve periodo, aggiungendo che la mancata redditività a breve termine potrebbe essere una normale strategia commerciale volta a garantire la redditività a medio-lungo termine. L'idea che un aeroporto non possa imporre tasse che non ne coprono i costi, che Germanwings ravvisa nella decisione di avvio del procedimento, sembra discendere dall'articolo 102 del trattato e sembra applicabile soltanto nel contesto dell'antitrust, e pertanto non dovrebbe essere applicata ai casi di aiuto di Stato.

5.4. TUIFly

- (166) Per completezza di informazione, TUIFly ha spiegato i motivi per i quali ha deciso di spostarsi dall'aeroporto di Saarbrücken a quello di Zweibrücken. TUIFly ha affermato di essersi spostata a Zweibrücken alla luce di considerazioni legate alla sicurezza dell'aeroporto di Saarbrücken, chiarendo che, in presenza di condizioni meteorologiche avverse, l'infrastruttura e le caratteristiche topografiche dell'aeroporto di Saarbrücken avrebbero impedito ad un aeromobile TUIFly di tipo B737-800 a pieno carico di atterrare all'aeroporto, rendendo pertanto l'atterraggio presso l'aeroporto di Zweibrücken prima ancora che quest'ultimo avesse iniziato le proprie operazioni commerciali. Secondo TUIFly, oltre a causare ritardi e disagi per i passeggeri, la deviazione dei voli avrebbe comportato costi aggiuntivi e problemi organizzativi per la compagnia aerea. TUIFly sostiene che i gravi problemi di sicurezza all'aeroporto di Saarbrücken erano tali da rendere insostenibile la prosecuzione dell'attività e inevitabile il trasferimento all'aeroporto di Zweibrücken, osservando che alcuni aeromobili a pieno carico non potevano decollare da Saarbrücken a causa della pista troppo corta e che pertanto, per i voli a media percorrenza (ad esempio quelli diretti alle isole Canarie), gli aeromobili dovevano partire con il serbatoio pieno a metà e fare scalo per rifornimento in Spagna o in Portogallo.
- (167) TUIFly ha sostenuto che il suo accordo con FZG non ha comportato alcun aiuto di Stato e che i diritti versati da TUIFly erano in linea con le tariffe di mercato, aggiungendo che, date le condizioni nell'aeroporto di Zweibrücken e nella regione circostante, una compagnia aerea può operare in maniera redditizia su Zweibrücken soltanto se i diritti aeroportuali sono contenuti. In particolare, TUIFly ha menzionato lo stato dell'infrastruttura passeggeri dell'aeroporto di Zweibrücken, la mancanza di un servizio adeguato di trasporto pubblico (collegamento ferroviario) da e verso l'aeroporto, l'ubicazione dell'aeroporto in una regione a basso potere d'acquisto, lo stato inizialmente pessimo della pista, l'assenza di alloggi per l'equipaggi ecc. TUIFly ha inoltre affermato che, a differenza dell'aeroporto di Saarbrücken (o di qualunque altro aeroporto nel quale TUIFly operi), l'aeroporto di Zweibrücken non è un «aeroporto doganale» che pertanto TUIFly è costretta a versare un «onere doganale» di importo compreso tra [...] EUR e [...] EUR per ogni volo. Secondo TUIFly, questa tassa rappresenta un costo aggiuntivo di circa [...] EUR per passeggero e comporta un aumento dei costi di gestione complessivi di TUIFly pari a oltre [...] EUR l'anno.

6. COMMENTI PERVENUTI DALLA GERMANIA SULLE OSSERVAZIONI DI TERZI

6.1. COMMENTI SULLE OSSERVAZIONI DI RYANAIR

- (168) La Germania ha accolto con soddisfazione le osservazioni di Ryanair, che hanno confermato la posizione della Germania secondo la quale né l'aeroporto di Zweibrücken né le compagnie aeree ivi operanti hanno ricevuto aiuti di Stato. La Germania ha inoltre espresso il proprio accordo sulle opinioni secondo le quali il contratto tra il Land della Renania-Palatinato e AMS debba essere oggetto di una valutazione separata rispetto al contratto tra FZG e Ryanair, il contratto stipulato dal Land ha rappresentato un valore effettivo per il Land e il fatto che questo era stato stipulato al prezzo di mercato. La Germania ha sottolineato, in particolare, l'importanza del turismo per la regione, sostenendo che l'accordo con AMS era finalizzato alla promozione del turismo.

6.2. COMMENTI SULLE OSSERVAZIONI DI AMS

- (169) Poiché AMS ha confermato la posizione della Germania secondo cui il contratto tra AMS e il Land della Renania-Palatinato non ha comportato alcun aiuto di Stato, la Germania si è astenuta dal formulare commenti particolarmente reggiati sulle singole osservazioni.

6.3. COMMENTI SULLE OSSERVAZIONI DI GERMANWINGS

- (170) A proposito delle osservazioni di Germanwings, la Germania si è limitata a commentare una serie di rilievi fattuali formulati da Germanwings. In particolare la Germania ha sottolineato che, contrariamente a quanto rilevato da Germanwings, i due aeroporti di Zweibrücken e Saarbrücken non erano in concorrenza ma si erano sempre considerati complementari fra loro. La Germania ha affermato che la scelta di una compagnia aerea di servire un aeroporto anziché un altro è frutto di una decisione strategica della compagnia stessa, in merito alla quale la Germania non può esprimersi.

7. VALUTAZIONE

- (171) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (172) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto, per determinare se la misura in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte, ossia il sostegno finanziario deve:
- essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali;
 - favorire talune imprese o talune produzioni;
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
 - incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.1. FINANZIAMENTO PUBBLICO DELL'AEROPORTO DI ZWEIBRÜCKEN DA PARTE DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO/DI ZEF

7.1.1. ESISTENZA DELL'AIUTO

7.1.1.1. **Attività economica e concetto di impresa**

- (173) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve in primo luogo stabilire se FGAZ E FZG siano imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ⁽²⁶⁾. Costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato ⁽²⁷⁾.
- (174) Nella sentenza «Aeroporto di Lipsia-Halle» la Corte di giustizia ha confermato che la gestione di un aeroporto a fini commerciali e la costruzione delle infrastrutture aeroportuali costituiscono un'attività economica ⁽²⁸⁾. Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, a prescindere dal suo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e le norme del trattato in materia di aiuti di Stato possono quindi applicarsi ai vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali a detto gestore aeroportuale ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Causa C-35/96, *Commissione/Italia* (Raccolta 1998, pag. I-3851); causa C-41/90, *Höfner e 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); causa C-55/96, *Job Centre* (Raccolta 1997, pag. I-7119).

⁽²⁷⁾ Causa 118/85, *Commissione/Italia* (Raccolta 1987, pag. 2599); causa 35/96, *Commissione/Italia* (Raccolta 1998, pag. I-3851).

⁽²⁸⁾ *Sentenza Leipzig/Halle*, in particolare i punti 93 e 94; confermata dalla causa C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Commissione* (Raccolta 2012, ECLI:EU:C:2012:821); cfr. anche la causa T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla causa C-82/01P, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2002, pag. I-9297) e la causa T-196/04, *Ryanair/Commissione* («sentenza Charleroi») (Raccolta 2008, pag. II-3643).

⁽²⁹⁾ Cause C-159/91 e C-160/91, *Poucet/AGV e Pistre/Cancave* (Raccolta 1993, pag. I-637).

(175) Quanto al momento a partire dal quale la costruzione e la gestione dell'aeroporto sono divenute un'attività economica, la Commissione ricorda che il graduale sviluppo delle forze di mercato nel settore aeroportuale non consente di determinare una data precisa. La Corte di giustizia dell'Unione europea, tuttavia, ha riconosciuto gli sviluppi in atto nella natura delle attività aeroportuali, e nella sentenza «*Aeroporto di Lipsia-Halle*» il Tribunale ha sostenuto che, a partire dal 2000, non poteva più essere esclusa l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. Di conseguenza, dalla data della sentenza nella causa «*Aéroports de Paris*» (12 dicembre 2000) ⁽³⁰⁾, la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività economiche che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato.

Singola unità economica

(176) Prima di esaminare la natura delle attività esercitate da FGAZ e FZG, la Commissione ricorda tuttavia che due soggetti con personalità giuridica distinta possono essere considerati un'unità economica ai fini dell'applicazione della normativa sugli aiuti di Stato. Tale unità economica è quindi considerata l'impresa interessata.

(177) Come dichiarato dalla Corte di giustizia, «*[n]ell'ambito del diritto della concorrenza la nozione d'impresa dev'essere intesa nel senso ch'essa si riferisce ad un'unità economica [...], anche se sotto il profilo giuridico quest'unità economica è costituita da più persone, fisiche o giuridiche*» ⁽³¹⁾. A tale proposito la Corte ha stabilito che è plausibile che diversi soggetti svolgano assieme un'attività economica, costituendo in tal modo un'unità economica, in presenza di determinate condizioni ⁽³²⁾.

(178) Per stabilire se diversi soggetti costituiscano un'unità economica, la Corte di giustizia valuta l'esistenza di una quota di controllo o di legami funzionali, economici e organici ⁽³³⁾.

(179) Nel caso in esame, la Commissione ritiene che FGAZ e FZG siano strettamente collegate al punto da dover essere considerate un'unità economica ai fini dell'applicazione della normativa sugli aiuti di Stato. In primo luogo occorre ricordare che FZG è una società controllata al 100 % da FGAZ e che pertanto FGAZ esercita un potere di controllo su FZG attraverso l'assemblea degli azionisti. Inoltre FGAZ e FZG sono collegate attraverso un contratto P&L; secondo la Germania ciò significa che le due entità sono considerate un'unità economica ai sensi della legislazione fiscale tedesca. I membri del consiglio di vigilanza di FZG, in base al suo statuto, sono sempre gli stessi del consiglio di vigilanza di FGAZ. In entrambe le imprese FGAZ e FZG, la dirigenza è nominata dal rispettivo consiglio di vigilanza (che, come indicato, è identico per entrambe le società). In pratica [...] ha sempre rivestito l'incarico di amministratore delegato sia di FGAZ sia di FZG (un secondo amministratore delegato è stato nominato soltanto per FZG, ma non per FGAZ). In qualità di unico amministratore delegato di FGAZ, [...] rappresentava pertanto FGAZ nell'assemblea degli azionisti di FZG, dove FGAZ era unico azionista.

(180) In effetti le informazioni disponibili dimostrano che le decisioni importanti riguardo all'aeroporto di Zweibrücken sono regolarmente assunte a livello di FGAZ, che trasmette poi le consegne a FZG. Le informazioni fornite dalla Germania per quanto riguarda il processo decisionale relativo all'ammodernamento della pista nel 2008/2009 sono eloquenti in proposito. Innanzitutto il consiglio di vigilanza di FGAZ ha assunto la decisione di ammodernare la pista. L'assemblea degli azionisti di FGAZ ha quindi invitato la dirigenza di FGAZ a indire un'assemblea degli azionisti di FZG. La dirigenza di FGAZ ha rappresentato FGAZ in qualità di unico azionista nell'assemblea degli azionisti di FZG e ha chiesto alla dirigenza di FZG di dare attuazione alla decisione di FGAZ concernente l'ammodernamento della pista.

(181) In conclusione, la Commissione ritiene che i legami tra FGAZ e FZG siano sufficientemente stretti per considerare i due soggetti un'unità economica. In particolare, FZG dipende interamente da FGAZ sul piano finanziario e giuridico e non possiede una volontà commerciale propria. Ai fini dell'applicazione della normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato, FGAZ/FZG formano pertanto un'unica impresa.

⁽³⁰⁾ Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punti 42 e 43.

⁽³¹⁾ Causa C-170/83, *Hydrotherm* (Raccolta 1984, pag. I-2999), punto 11. Cfr. anche la causa T-137/02, *Pollmeier Malchow/Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-3541, punto 50).

⁽³²⁾ L'esercizio comune di un'attività economica è di norma valutato analizzando l'esistenza di legami funzionali, economici e organici tra i diversi soggetti. Cfr. ad esempio la causa C-480/09 P, *AceaElectrabel Produzione SpA/Commissione* (Raccolta 2010, pag. I-13355, punti da 47 a 55); causa C-222/04, *ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA ed altri* (Raccolta 2006, pag. I-289, punto 112).

⁽³³⁾ Causa C-480/09 P, *Acea Electrabel Produzione SpA/Commissione* (Raccolta 2010, pag. I-13355, punti da 47 a 55); causa C-222/04, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA ed altri* (Raccolta 2006, pag. I-289, punto 112).

Attività economica

- (182) FGAZ/FZG esercitano attività di costruzione, manutenzione e gestione dell'aeroporto di Zweibrücken e offrono servizi aeroportuali e addebitano agli utilizzatori — esercenti di aeromobili commerciali nonché operatori del settore dell'aviazione generale non commerciale — un corrispettivo per l'uso delle infrastrutture aeroportuali, sfruttando così l'infrastruttura a fini commerciali. Alla luce della giurisprudenza citata nei considerando 174 e 175, si deve pertanto concludere che FGAZ/FZG hanno esercitato un'attività economica sin dalla data della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* (ovvero dal 12 dicembre 2000 in poi).
- (183) In tale contesto, la Commissione sottolinea che l'attività economica di FGAZ/FZG non è iniziata soltanto nel 2006, quando l'aeroporto di Zweibrücken ha iniziato a fornire servizi di aviazione commerciale.
- (184) In primo luogo dalle osservazioni della Germania emerge chiaramente che Zweibrücken aveva già tentato in precedenza, seppur senza successo, di attrarre gli operatori dell'aviazione commerciale, dimostrando l'intenzione di entrare in questo mercato.
- (185) In secondo luogo, affermare che la costruzione e la gestione di un aeroporto costituiscono un'attività economica soltanto quando l'impianto riesce ad attrarre gli operatori dell'aviazione commerciale porterebbe a trarre conclusioni inaccettabili: non si deve dissociare l'attività preparatoria consistente nel costruire o nell'ampliare un'infrastruttura dal successivo utilizzo commerciale che ne viene fatto; in effetti, il carattere economico o non economico del successivo utilizzo dell'infrastruttura costruita determina necessariamente il carattere dell'attività di ampliamento ⁽³⁴⁾. Nella sua sentenza nella causa *Aeroporto di Lipsia-Halle*, il Tribunale ha chiarito che la gestione di un aeroporto costituisce un'attività economica, della quale la costruzione dell'infrastruttura aeroportuale è parte integrante.
- (186) Occorre infine sottolineare che l'offerta di servizi aeroportuali per l'aviazione generale costituisce anch'essa un'attività economica. Lo stesso vale per quanto riguarda la fornitura di servizi aeroportuali all'utenza militare dietro remunerazione ⁽³⁵⁾. FGAZ/FZG, pertanto, esercitavano un'attività economica ancora prima del 2006.
- (187) Si conclude pertanto che dal 12 dicembre 2000 FGAZ/FZG hanno esercitato un'attività economica e pertanto costituiscono, in quanto singola unità economica, un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Competenza dei poteri pubblici

- (188) Se è vero che FGAZ/FZG vanno considerate un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, occorre ricordare che non tutte le attività realizzate dal proprietario e dal gestore di un aeroporto sono necessariamente di natura economica ⁽³⁶⁾.
- (189) La Corte di giustizia ⁽³⁷⁾ 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 norme sugli aiuti di Stato. Tali attività possono comprendere, ad esempio, la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, i servizi doganali. ecc. Il finanziamento di tali attività deve restare strettamente limitato alla compensazione dei costi da esse generate e non può essere utilizzato a vantaggio di altre attività di natura economica ⁽³⁸⁾.
- (190) Ne consegue che il finanziamento di attività che ricadono nelle competenze pubbliche o di infrastrutture direttamente collegate a tali attività non costituisce in linea di principio aiuto di Stato ⁽³⁹⁾. In un aeroporto, attività quali il controllo del traffico aereo, le attività di polizia, doganale, antincendio, nonché le attività necessarie per tutelare l'aviazione civile da interferenze illegali e gli investimenti connessi all'infrastruttura e alla strumentazione necessaria per svolgere tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 95. Cfr. inoltre, per analogia, la causa C-205/03 P, *FENIN/Commissione* (Raccolta 2006, pag. I-6295, punto 26).

⁽³⁵⁾ Cfr. il verbale della riunione del consiglio di vigilanza di FGAZ del 2 ottobre 2006, da cui risulta che l'aeroporto ottiene una remunerazione in cambio dell'offerta di servizi all'utenza militare.

⁽³⁶⁾ Causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Raccolta 1994, pag. I-43).

⁽³⁷⁾ Causa C-118/85, *Commissione/Italia* (Raccolta 1987, pag. 2599, punti 7 e 8) e causa C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (Raccolta 1988, pag. 2479, punto 18).

⁽³⁸⁾ 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; decisione della Commissione N 438/02 del 16 ottobre 2002, Sovvenzioni alle autorità portuali per l'espletamento della missione di servizio pubblico (GU C 284 del 21.11.2002).

⁽³⁹⁾ Decisione della Commissione N 309/02 del 19 marzo 2003.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. in particolare la causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Raccolta 1994, pag. I-43, punto 30) e la causa C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati/Commissione* (Raccolta 2009, pag. I-2207, punto 71);

- (191) 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 sollevano le imprese da costi inerenti alla loro attività economica ⁽⁴¹⁾. Pertanto, se in un determinato sistema giuridico 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 non devono farsene carico, è possibile che i secondi beneficino di un vantaggio, indipendentemente dalla circostanza che tali servizi siano considerati in sé di natura non economica. 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 inerenti al compimento delle loro attività economiche.
- (192) La Germania sostiene che i costi derivanti dalle seguenti attività (indipendentemente dal fatto che si tratti di costi di investimento o di spese di esercizio) rientrano nella competenza dei poteri pubblici: le misure di sicurezza aeroportuale ai sensi dell'articolo 8 della *Luftsicherheitsgesetz* (legge sulla sicurezza aerea, in prosieguo: «LuftSiG»), le misure volte a garantire la sicurezza operativa, le misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea ai sensi dell'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della *Luftverkehrsgesetz* (legge sul traffico aereo, in prosieguo: «LuftVG»), i servizi metereologici e i servizi dei vigili del fuoco.
- (193) La Commissione ritiene che le misure di cui all'articolo 8 della LuftSiG, le misure di cui all'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della LuftVG (compresi i servizi meteorologici) e il servizio dei vigili del fuoco possano essere considerati, in linea di massima e fatta salva l'analisi contenuta nei considerando 195 e seguenti, attività economiche che rientrano nella competenza dei poteri pubblici.
- (194) Per quanto riguarda le misure concernenti esclusivamente la sicurezza operativa, tuttavia, la Commissione ritiene che fra le normali attività economiche di un aeroporto rientri il compito di garantire la sicurezza del funzionamento dell'aeroporto ⁽⁴²⁾. Alla luce di un'analisi più dettagliata di attività e costi specifici, la Commissione ritiene che le misure volte a garantire la sicurezza delle operazioni nell'aeroporto non costituiscano attività che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Qualsiasi impresa che intenda gestire un aeroporto deve garantire la sicurezza di strutture quali la pista e il piazzale degli aeromobili.
- (195) In merito al quadro giuridico, la Germania ha espresso il convincimento che, quanto ai vigili del fuoco, non esistono norme giuridiche che impongano in maniera prescrittiva tali costi al gestore aeroportuale. Inoltre la Commissione osserva che la remunerazione dei costi del servizio dei vigili del fuoco ricade nelle competenze giuridiche dei *Länder* e che questi costi sono solitamente a carico delle autorità regionali competenti. La remunerazione si limita all'importo necessario alla copertura di tali costi.
- (196) Quanto alle misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea, la Commissione osserva che, ai sensi degli articoli 27, lettera d) e lettera f), della LuftVG, per alcuni aeroporti specifici i costi connessi alle misure di cui all'articolo 27, lettera c), della LuftVG sono coperti dallo Stato. Mentre la Commissione, in questo caso, non deve decidere se la disposizione possa concedere un vantaggio agli aeroporti che beneficiano del finanziamento statale ai sensi degli articoli 27 lettera d) e lettera f), della LuftVG, è evidente che la legge prevede che tutti gli altri aeroporti debbano sostenere da sé i costi pertinenti. Alla luce di quanto precede, i costi relativi al controllo del traffico aereo e ai servizi meteorologici devono essere considerati normali spese di gestione almeno per gli aeroporti che non beneficiano del disposto degli articoli 27, lettera d) e lettera f), della LuftVG.
- (197) Per quanto riguarda le misure di cui all'articolo 8 della LuftSiG, la Germania sembra ritenere che tutti i costi connessi alle misure ivi prescritte possano essere sostenuti dalle autorità pubbliche competenti. La Commissione osserva, tuttavia, che ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, possono essere rimborsati soltanto i costi connessi alla fornitura e alla manutenzione di spazi e locali necessari allo svolgimento delle attività di cui all'articolo 8, paragrafi 1 e 2, della LuftSiG. Tutti gli altri costi devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Pertanto nella misura in cui il finanziamento pubblico concesso a FGAZ/FZG ha sollevato tale impresa dai costi che avrebbe dovuto sostenere ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG, detto finanziamento pubblico non è esente da una valutazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'Unione.

⁽⁴¹⁾ Cfr., tra l'altro, la causa C-172/03, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Raccolta 2005, pag. I-1627, punto 36) e la giurisprudenza citata.

⁽⁴²⁾ Decisione della Commissione del 20 febbraio 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.35847 (2012/N) –Repubblica ceca — Aeroporto di Ostrava, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale, punto 16.

Conclusioni sulla competenza dei poteri pubblici

- (198) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene opportuno trarre conclusioni più specifiche sui costi di investimento e sulle spese di gestione che presumibilmente rientrano nella competenza dei poteri pubblici.
- (199) Per quanto riguarda le spese di gestione sostenute tra il 2000 e il 2009, la Commissione accetta il fatto che le spese di gestione connesse al servizio dei vigili del fuoco costituiscono spese che rientrano nella competenza dei poteri pubblici, nella misura in cui la remunerazione di tali costi è rigorosamente limitata a quanto necessario per lo svolgimento di tali attività. Quanto ai costi di gestione connessi alle misure adottate ai sensi dell'articolo 8 della LuftsiG, la Commissione ritiene che soltanto i costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso, in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftsiG, costituiscano costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Per quanto riguarda le misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea nonché ai servizi meteorologici ai sensi dell'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della LuftVG, e osservando che Zweibrücken non è uno degli aeroporti per i quali il governo federale ha riconosciuto una corrispondente esigenza ai sensi degli articoli 27, lettera d), paragrafo 1) e 27, lettera f), paragrafo 1, della LuftVG, la Commissione ritiene che i costi di gestione connessi alle misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea nonché ai servizi meteorologici non possano costituire costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Allo stesso modo, i costi di gestione connessi alla sicurezza operativa dell'aeroporto non costituiscono costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici.
- (200) Per quanto riguarda gli investimenti effettuati tra il 2000 e il 2009, la Commissione accetta il fatto che gli investimenti direttamente connessi al servizio dei vigili del fuoco costituiscono spese che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Inoltre la remunerazione di tali costi da parte delle autorità pubbliche competenti era limitata a quanto necessario per la copertura di tali costi. Quanto agli investimenti connessi alle misure adottate ai sensi dell'articolo 8 della LuftsiG, la Commissione ritiene che soltanto i costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso, in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftsiG, costituiscano costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Per quanto riguarda gli investimenti connessi alle misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea di cui all'articolo 27, lettera c), paragrafo 2, della LuftVG, osservando che Zweibrücken non è uno degli aeroporti per i quali il governo federale ha riconosciuto una corrispondente esigenza ai sensi degli articoli 27, lettera d) e 27, lettera f) della LuftVG, la Commissione ritiene che gli investimenti connessi alle misure relative al controllo del traffico aereo e alla sicurezza aerea nonché a servizi meteorologici non possano costituire costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Allo stesso modo gli investimenti connessi alla sicurezza operativa dell'aeroporto non costituiscono costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. In particolare ciò significa che gli investimenti per l'ammodernamento e l'ampliamento della pista, nonché per l'installazione di luci di guardia ecc. non possono essere considerati di competenza dei poteri pubblici.
- (201) In ogni caso, a prescindere dalla classificazione giuridica di tali costi, ossia dal fatto che essi rientrino oppure no nella competenza dei poteri pubblici, è stato dimostrato che, nell'attuale quadro giuridico, si tratta di spese il cui onere dev'essere sostenuto dal gestore aeroportuale. Di conseguenza, il finanziamento pubblico di questi costi solleverebbe il gestore aeroportuale dall'onere rappresentato dai costi che egli dovrebbe normalmente sostenere.

Attività economica e utilizzo da parte delle forze armate

- (202) La Commissione osserva che l'aeroporto di Zweibrücken è utilizzato anche dalle forze armate tedesche e di altri paesi anche per attività di addestramento, benché Zweibrücken sia un aeroporto civile e non militare ⁽⁴³⁾.
- (203) La Commissione ritiene che, in linea di massima, la fornitura di servizi aeroportuali alle forze armate, anche da parte di aeroporti civili, possa costituire un'attività che rientra nelle competenze dei poteri pubblici. Tuttavia non è chiaro fino a che punto la Germania ritenga che il finanziamento pubblico dell'aeroporto copra esclusivamente i costi derivanti dalla fornitura di servizi aeroportuali per soddisfare le esigenze delle forze armate. La Commissione osserva che, soprattutto riguardo ai costi di gestione, la Germania non include i costi derivanti dalla presenza delle forze armate tra le spese che rientrano nella competenza dei poteri pubblici. Lo stesso vale, in linea di massima, per gli investimenti, in quanto la Germania non menziona investimenti strettamente correlati all'utenza militare dell'aeroporto.
- (204) Per contro, la Germania sostiene che l'utilizzo continuativo dell'aeroporto da parte delle forze armate è uno dei motivi per i quali gli investimenti nella sicurezza dell'aeroporto (pista ecc.) erano assolutamente necessari e la chiusura dell'aeroporto non era un'alternativa praticabile.

⁽⁴³⁾ Zweibrücken non figura nel Military Aeronautical Information Publication (MIL AIP) tedesco, contenente l'elenco di tutti gli aeroporti militari ubicati in Germania.

- (205) La Commissione osserva, in tale contesto, che l'aeroporto di Zweibrücken risulta offrire servizi aeroportuali alle forze armate dietro remunerazione. Il verbale del consiglio di vigilanza di FGAZ del 2 ottobre 2006 riporta una discussione riguardante le esercitazioni militari a Zweibrücken. La dirigenza sottolinea che uno dei motivi per i quali tali esercitazioni sono autorizzate è costituito dai ricavi generati da tale attività; ciò indica che, dal punto di vista di FGAZ/FZG, l'offerta di servizi aeroportuali alle forze armate è un'attività economica. La discussione prosegue riguardo all'opportunità che FZG autorizzi le esercitazioni militari a Zweibrücken anche in futuro; ciò sembra indicare che FGAZ/FZG possano decidere discrezionalmente in merito alla fornitura di servizi all'utenza militare.
- (206) Inoltre, secondo la Commissione, il fatto che la Germania non abbia individuato specifici costi sostenuti, in termini di investimenti o di costi di gestione, in relazione all'utenza militare dell'aeroporto sembrerebbe indicare che le forze armate sono, di fatto, uno dei clienti dell'aeroporto di Zweibrücken.
- (207) In conclusione, la Commissione ritiene che la fornitura di servizi aeroportuali alle forze armate costituisca un'attività economica dell'aeroporto di Zweibrücken, rilevando in particolare la mancata indicazione di costi singolarmente connessi alla presenza delle forze armate nello scalo e le motivazioni (in parte) economiche addotte da FGAZ/FZG per giustificare la fornitura di servizi all'utenza militare.
- (208) Anche nello scenario alternativo — ovvero qualora la Commissione fosse giunta alla conclusione che i costi derivanti dalla presenza delle forze armate potessero essere coperti dallo Stato in quanto rientranti nella competenza dei poteri pubblici — si dovrebbe comunque osservare che il finanziamento pubblico dell'attività non economica dell'aeroporto consistente nella fornitura di servizi aeroportuali alle forze armate non dovrebbe condurre al sovvenzionamento incrociato delle attività economiche dell'aeroporto. In particolare non sarebbe possibile considerare come rientrante nella competenza dei poteri pubblici l'intero investimento in attività già utilizzate dalle forze armate (pista ecc.) oppure i costi fissi di esercizio.

7.1.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (209) Per costituire aiuto di Stato le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere le misure deve essere imputabile allo Stato.
- (210) 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⁽⁴⁴⁾. Ai fini dell'articolo 107 del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali⁽⁴⁵⁾.
- (211) Nel caso in esame, le misure pertinenti — ovvero le sovvenzioni dirette agli investimenti concesse a FZG e gli apporti di capitale annuali a favore di FGAZ/FZG — sono state concesse direttamente a valere sul bilancio delle autorità locali. Le sovvenzioni agli investimenti provenivano direttamente dal Land della Renania-Palatinato, mentre gli apporti di capitale sono stati cofinanziati dal Land e da ZEF, un'associazione di enti pubblici territoriali locali.
- (212) La Commissione ritiene pertanto che tali misure siano finanziate con risorse statali e che siano inoltre imputabili allo Stato.

7.1.1.3. *Vantaggio economico*

- (213) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale⁽⁴⁶⁾. L'intervento di Stato non si distingue per la causa o lo scopo, ma in funzione dei suoi effetti⁽⁴⁷⁾. Ogni qualvolta la situazione finanziaria dell'impresa migliora in seguito all'intervento di Stato, è presente un vantaggio.
- (214) La Commissione ricorda inoltre che «i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato»⁽⁴⁸⁾. In questo caso, per determinare se il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Zweibrücken conceda a FGAZ/FZG un vantaggio che queste non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve confrontare la condotta delle autorità pubbliche che hanno concesso le sovvenzioni dirette agli investimenti e gli apporti di capitale con quella di un investitore operante in un'economia di mercato (MEO) guidato da prospettive di redditività a più lungo termine⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione («Stardust Marine»)* (Raccolta 2002, pag. I-4397).

⁽⁴⁵⁾ Cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* (Raccolta 2011, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108).

⁽⁴⁶⁾ Causa C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri* (Raccolta 1996, pag. I-3547, punto 60) e causa C-342/96, *Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1999, pag. I-2459, punto 41).

⁽⁴⁷⁾ Causa 173/73, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1974, pag. 709, punto 13).

⁽⁴⁸⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione («Stardust Marine»)* (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 69).

⁽⁴⁹⁾ Causa C-305/89, *Italia/Commissione («ALFA Romeo»)* (Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 23); causa T-296/97, *Alitalia/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-03871, punto 84).

- (215) La valutazione non deve tener conto delle eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione nella quale è ubicato l'aeroporto: infatti la Corte ha precisato che, per applicare il principio MEO, occorre in particolare valutare 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» ⁽⁵⁰⁾.
- (216) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha dichiarato 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» ⁽⁵¹⁾.
- (217) Inoltre, nella causa EDF la Corte ha dichiarato che «[...] valutazioni economiche operate successivamente alla concessione di tale 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» ⁽⁵²⁾.
- (218) Per poter applicare il principio MEO, la Commissione deve risalire al momento in cui sono state adottate le singole decisioni riguardanti l'erogazione di fondi pubblici a FGAZ/FZG. La Commissione deve fondare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi che erano a disposizione delle autorità locali competenti allorché è stata adottata la decisione sugli accordi finanziari delle misure infrastrutturali in oggetto.

Sovvenzioni dirette agli investimenti

- (219) La Commissione osserva che le sovvenzioni dirette agli investimenti hanno coperto una quota dei costi di investimento sostenuti da FGAZ/FZG nel contesto della sua attività economica. Il gestore di un aeroporto deve, di norma, sostenere tutti i costi connessi alla costruzione e alla gestione dell'aeroporto (ad eccezione dei costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici e che, in genere, non sono posti a carico del gestore dell'aeroporto in base alla disciplina vigente), compresi i costi di investimento; pertanto la copertura di una parte di tali costi solleva FGAZ/FZG da un onere che quest'ultima dovrebbe normalmente sostenere.
- (220) La Germania non ha asserito esplicitamente che le sovvenzioni dirette agli investimenti erano conformi al principio MEO ma ha invece sostenuto che la chiusura dell'aeroporto non è mai stata un'alternativa realistica per le autorità locali e che, data la necessità di gestire e far funzionare l'aeroporto, era sensato sul piano economico aprirlo anche all'aviazione commerciale. Peraltro la Germania ha sostenuto che gli investimenti nell'aeroporto scaturivano dalla volontà di dare vigore all'economia della regione e che le sovvenzioni pubbliche erano necessarie in quanto i ricavi generati dallo sfruttamento commerciale dell'aeroporto non sarebbero stati sufficienti per coprire i relativi costi.
- (221) La Germania ha sottolineato che l'infrastruttura è necessaria alla creazione di posti di lavoro (circa 5 000 in tutto il Land della Renania-Palatinato, di cui 2 708 posti di lavoro dipendono direttamente o indirettamente dall'aeroporto), alla riduzione dei costi sociali (25 milioni di EUR l'anno) e alla creazione di gettito fiscale, aggiungendo che i posti di lavoro sono particolarmente importanti in questa regione, dove il tasso di disoccupazione è attualmente del 2 % superiore alla media del Land. La Germania ha inoltre affermato che due pareri di esperti sottolineano l'importanza dell'aeroporto per l'economia della regione ⁽⁵³⁾.
- (222) Tuttavia nell'applicare il test MEO non è possibile tenere conto di considerazioni di ordine sociale e regionale. Inoltre, anche qualora la Commissione dovesse tenere conto di tali considerazioni di carattere sociale e regionale, gli studi presentati dalla Germania dimostrano che, nel giugno 2012, FZG ha fornito soltanto 115 posti di lavoro presso l'aeroporto di Zweibrücken. Tali studi confermano che l'indotto commerciale dell'aeroporto convertito in impianto civile fornisce, direttamente o indirettamente, un totale di 2 708 posti di lavoro. Di questi, tuttavia, soltanto il 7,8 %, ovvero 210 posti di lavoro, riguarda le attività di trasporto e stoccaggio, ovvero attività che sono direttamente connesse alla presenza dell'aeroporto.
- (223) Sebbene, in linea di massima, si possa accettare che anche le sovvenzioni a fondo perduto a favore di un'impresa interamente di proprietà dello Stato possono costituire investimenti conformi al mercato, la Germania non ha presentato un piano industriale né calcoli ex ante riguardo alla redditività prevista delle sovvenzioni agli

⁽⁵⁰⁾ Causa 40/85, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1986, pag. I-2321).

⁽⁵¹⁾ *Stardust Marine*, punto 71.

⁽⁵²⁾ Causa C 124/10P, *Commissione europea/Électricité de France («EDF»)* (Raccolta 2012, ECLI:EU:C:2012:318, punto 85).

⁽⁵³⁾ Cfr. nota a piè di pagina 22.

investimenti. Le uniche proiezioni presentate consistono in uno studio del 2003 che indica quale volume di passeggeri dell'aviazione commerciale garantirebbe la redditività e una proiezione del 2010 sui risultati annuali previsti tra il 2011 e il 2015. In base a quest'ultima proiezione, FZG avrebbe realizzato utili soltanto nel 2015, ipotizzando che il volume di passeggeri fosse aumentato passando ad oltre 500 000 passeggeri l'anno.

- (224) Gli investimenti infrastrutturali nell'aeroporto di Zweibrücken comportano costi rilevanti (cfr. i costi di investimento che figurano nella Tabella 2 e nella Tabella 3, al netto di eventuali investimenti di competenza pubblica di cui ai considerando da 198 a 200 e degli investimenti effettuati prima del 12 dicembre 2000) e un lungo periodo di risultati negativi (prevedibilmente almeno fino al 2015).
- (225) Nonostante le notevoli incertezze connaturate al progetto, quale il suo carattere a lungo termine, non esisteva un piano industriale ex ante né è stata effettuata un'analisi della sensibilità sulla redditività ipotizzata. Tale assenza non è coerente con il tipo di analisi che un investitore prudente avrebbe effettuato per un progetto di questo genere.
- (226) Infine la Commissione osserva che dal 2000 FGAZ/FZG subiscono perdite ogni anno, in particolare a partire dal 2005.
- (227) In primo luogo, le sovvenzioni dirette agli investimenti erano, per loro natura, a fondo perduto e non hanno prodotto un rendimento sugli investimenti. In secondo luogo la Germania non ha presentato elementi atti a provare che le sovvenzioni agli investimenti fossero state offerte a FZG a condizioni di mercato. In terzo luogo la Germania non si basa sul principio MEO. La Commissione ritiene pertanto che le sovvenzioni dirette agli investimenti concesse dal Land a FZG dopo il 12 dicembre 2000 abbiano conferito un vantaggio economico a FZG (nella misura in cui tali sovvenzioni non erano puramente concesse ad attività rientranti nella competenza dei poteri pubblici, come concluso nei considerando da 198 a 200).

Apporti di capitale annuali

- (228) Gli apporti di capitale annuali da parte del Land della Renania-Palatinato e di ZEF sono serviti a coprire le perdite annuali di FGAZ, che a loro volta erano state quasi interamente determinate dalle perdite annuali di FZG (cfr. la Tabella 4). In ultima analisi, gli apporti di capitale annuali sono dunque serviti a coprire una parte dei normali costi di investimento e di gestione di FGAZ/FZG, sollevando pertanto l'impresa da un onere economico che dovrebbe normalmente sostenere.
- (229) Per il motivo precisato nei considerando da 222 a 228 in relazione alle sovvenzioni dirette agli investimenti concesse a FZG, la Commissione ritiene inoltre che gli apporti di capitale annuali a favore di FGAZ/FZG non siano stati effettuati in condizioni di mercato normali. In particolare, la Germania non ha dichiarato che gli apporti di capitale erano normali investimenti di mercato. La Germania non ha presentato nessun elemento volto a dimostrare che erano state svolte considerazioni ex ante sulla redditività, né ha spiegato perché un MEO continuerebbe ad apportare capitali in un'impresa costantemente in perdita. Alla luce di quanto precede, si ritiene che gli apporti di capitale annuali conferiscano un vantaggio economico a FGAZ/FZG.

Conclusione

- (230) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che, in assenza di un piano commerciale ex ante o di altri studi attendibili sulla redditività, un MEO non avrebbe assunto la decisione di aderire al progetto di investimento in questione e di coprire, ogni anno, le crescenti perdite di FGAZ/FZG. Pertanto la decisione del Land della Renania-Palatinato e di ZEF di concedere tali misure conferisce a FGAZ/FZG un vantaggio economico che esse non avrebbero ottenuto in condizioni di mercato normali.

7.1.1.4. Selettività

- (231) Per ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura statale deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Pertanto, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.
- (232) Nel caso di specie le sovvenzioni dirette agli investimenti e gli apporti di capitale annuali hanno comportato benefici soltanto per FGAZ/FZG. Entrambe le misure sono pertanto selettive per definizione a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.1.5. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (233) 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⁽⁵⁴⁾. Il vantaggio economico conferito dalle sovvenzioni dirette all'investimento e dagli apporti di capitale annuali in oggetto ha rafforzato la posizione economica dell'operatore aeroportuale in quanto esso è stato in grado di iniziare la propria attività senza sostenere tutti i costi di investimento e di gestione inerenti.
- (234) Come risulta dalla valutazione di cui ai considerando 173 e seguenti, 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 merci) e, dall'altro, tra i gestori aeroportuali, che possono concorrere tra di loro per ottenere l'affidamento della gestione di un determinato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori low-cost e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e persino in differenti Stati membri possono essere tra loro in concorrenza per attrarre le compagnie aeree.
- (235) Come indicato al punto 40 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, e riaffermato al punto 45 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, non è possibile escludere nemmeno i piccoli aeroporti dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Inoltre, il punto 45 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 indica esplicitamente che «*le dimensioni relativamente modeste dell'impresa che riceve il finanziamento pubblico non escludono in quanto tali la possibilità che gli scambi tra Stati membri possano esserne influenzati*».
- (236) Attualmente l'aeroporto di Zweibrücken conta circa 242 000 passeggeri all'anno (ed ha raggiunto in passato picchi di circa 340 000 passeggeri all'anno). Secondo le previsioni fornite dalla Germania, il numero dei passeggeri potrebbe aumentare fino ad oltre 1 milione di passeggeri all'anno nel 2025. Come osservato al considerando 21, l'aeroporto di Zweibrücken è ubicato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Saarbrücken (39 chilometri) e entro due ore di automobile da altri sei aeroporti. Secondo lo studio sulle proiezioni riguardanti il traffico aereo fornito dalla Germania, in media il 15 % dei passeggeri che utilizzano l'aeroporto di Zweibrücken proviene da altri Stati membri (Francia e Lussemburgo). Dall'aeroporto di Zweibrücken partono voli internazionali con destinazioni quali Maiorca o Antalya. La pista di Zweibrücken è sufficientemente lunga (3 000 m) per consentire alle compagnie aeree di servire destinazioni internazionali a medio raggio. In considerazione di questi fatti, si ritiene che il finanziamento pubblico a FGAZ/FZG falsi o minacci di falsare la concorrenza ed eserciti almeno effetti potenziali sugli scambi tra gli Stati membri.
- (237) Al di là di queste considerazioni di carattere generale, la Commissione ritiene altresì che l'aeroporto di Zweibrücken sia o sia stato in concorrenza diretta con quello di Saarbrücken. In primo luogo non si può trascurare il fatto che TUIFly, che in passato era il principale cliente dell'aeroporto di Saarbrücken, nel 2007 si sia spostata a Saarbrücken. In secondo luogo, per un considerevole periodo di tempo, sia Zweibrücken (Germanwings) sia Saarbrücken (Air Berlin e Luxair) offrivano parallelamente voli per Berlino, a dimostrazione della concorrenza esistente sia tra gli aeroporti sia tra le compagnie aeree. L'accordo di servizi aeroportuali tra FZG e Germanwings prevedeva addirittura la corresponsione di tariffe più elevate a FZG nel caso in cui Air Berlin avesse cessato i voli da Saarbrücken per Berlino.
- (238) Oltre a questi indicatori di concorrenza tra l'aeroporto di Zweibrücken e quello di Saarbrücken, benché la Germania abbia ufficialmente dichiarato che i due aeroporti non si sono mai considerati diretti concorrenti, vi sono prove che i funzionari del Land della Renania-Palatinato hanno chiaramente percepito l'esistenza della concorrenza. Gli autori di due note interne del governo della Renania-Palatinato, redatte nel 2003, sostenevano che, in quel periodo, la cooperazione tra gli aeroporti di Zweibrücken e Saarbrücken non era possibile né consigliabile. Una nota spiega che, almeno finché FRAPORT AG avesse mantenuto una partecipazione azionaria nell'aeroporto di Saarbrücken, il rapporto fra i due aeroporti sarebbe stato di natura concorrenziale⁽⁵⁵⁾. Nella nota si legge inoltre che «*dal punto di vista della Renania-Palatinato, è prevedibile che, nel lungo periodo, sarà l'aeroporto di Zweibrücken a prevalere*»⁽⁵⁶⁾. Queste dichiarazioni indicano che, almeno nel 2003, il rapporto percepito tra i due aeroporti era di natura concorrenziale.
- (239) In tale contesto, il finanziamento pubblico erogato a FGAZ/FZG dev'essere considerato suscettibile di falsare la concorrenza e di avere effetti sugli scambi tra Stati membri.

⁽⁵⁴⁾ Causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

⁽⁵⁵⁾ *Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003*, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 15 maggio 2003.

⁽⁵⁶⁾ *Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums*, 15 maggio 2003.

7.1.1.6. **Conclusionione**

- (240) Alla luce delle considerazioni svolte ai considerando da 173 a 239, la Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso tra il 2000 e il 2009 a FGAZ/FZG sotto forma di sovvenzioni dirette agli investimenti e di apporti di capitale annuali costituisca un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.1.2. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

- (241) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri devono notificare eventuali progetti diretti a istituire o modificare aiuti, e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (242) Poiché i fondi sono già stati messi a disposizione di FGAZ/FZG, la Commissione ritiene che la Germania non abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ⁽⁵⁷⁾.

7.1.3. COMPATIBILITÀ

7.1.3.1. **Applicabilità degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 e del 2014**

- (243) L'articolo 107, paragrafo 3, del trattato prevede una serie di eccezioni rispetto alla regola generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, secondo cui l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. L'aiuto in questione può essere valutato alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in base al quale possono considerarsi compatibili con il mercato interno «*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*».
- (244) A tale riguardo, gli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 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 trattato.
- (245) In conformità degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione ritiene che la *comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi* ⁽⁵⁸⁾ si applichi agli aiuti agli investimenti illegalmente concessi agli aeroporti. A tale riguardo, se gli aiuti agli investimenti illegali sono stati concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione applicherà le norme sulla compatibilità in vigore all'epoca in cui tali aiuti sono stati concessi. Di conseguenza, nel caso di aiuti agli investimenti illegali a favore di aeroporti concessi prima del 4 aprile 2014 la Commissione applicherà i principi contenuti negli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 ⁽⁵⁹⁾.
- (246) In conformità degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione ritiene che le disposizioni della sua comunicazione relativa alla determinazione delle norme applicabili per la valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi non debbano applicarsi ai casi pendenti di aiuti al funzionamento illegali concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014. La Commissione applicherà invece i principi contenuti negli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) a favore di aeroporti anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e dell'inizio del periodo transitorio ⁽⁶⁰⁾.
- (247) La Commissione ha già concluso, nel considerando 242, che gli apporti di capitale diretti e annuali costituiscono un aiuto di Stato illegale concesso prima del 4 aprile 2014.

7.1.3.2. **Distinzione tra aiuto all'investimento e aiuto al funzionamento**

- (248) Alla luce delle disposizioni degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 di cui ai considerando 245 e 246, la Commissione deve determinare se la misura in questione costituisca un aiuto illegale all'investimento o al funzionamento.

⁽⁵⁷⁾ Causa T-109/01, *Fleuren Compost/Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-127).

⁽⁵⁸⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

⁽⁵⁹⁾ Punto 173 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁶⁰⁾ Punto 172 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

- (249) In conformità del punto 25, lettera r), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, per aiuto all'investimento si intende un «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un "deficit di finanziamento dei costi di capitale"». Inoltre, ai sensi del punto 25, lettera r), degli Orientamenti, un aiuto all'investimento può riferirsi sia a un pagamento anticipato (destinato cioè a coprire i costi di investimento iniziali) sia a un aiuto corrisposto sotto forma di rate periodiche (a copertura dei costi di capitale, vale a dire dell'ammortamento annuale e dei costi di finanziamento).
- (250) Per aiuto al funzionamento, invece, si intende la copertura della totalità o di una parte dei costi di esercizio di un aeroporto, definiti come «i costi di un aeroporto relativi alla fornitura di servizi aeroportuali, tra cui categorie di costi quali costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi, ad esclusione dei costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dell'aeroporto, e i costi di competenza dei poteri pubblici» ⁽⁶¹⁾.
- (251) Alla luce di tali definizioni, si può ritenere che gli apporti diretti di capitale, che erano tutti collegati a specifici progetti di investimento, costituiscano aiuti all'investimento a favore di FGAZ/FZG.
- (252) Viceversa la parte degli apporti di capitale annuali utilizzata per coprire le perdite operative annuali ⁽⁶²⁾ di FGAZ/FZG, al netto dei costi inclusi nell'EBITDA che rientrano nella competenza dei poteri pubblici, come stabilito ai considerando da 198 a 200, e dei costi sostenuti prima del 12 dicembre, costituisce un aiuto al funzionamento a favore di FGAZ/FZG.
- (253) Infine la parte degli apporti di capitale annuali che copre le perdite di FGAZ/FZG che non rientrano nell'EBITDA (ossia l'ammortamento annuo degli attivi, i costi del finanziamento ecc.), al netto dei costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici come stabilito ai considerando da 198 a 200 e i costi sostenuti prima del 12 dicembre 2000, costituisce un aiuto all'investimento.

7.1.3.3. *Compatibilità dell'aiuto all'investimento*

- (254) Ai sensi del punto 61 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la Commissione deve esaminare se sono soddisfatte le seguenti condizioni cumulative:
- la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ...);
 - l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
 - l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;
 - lo sviluppo degli scambi commerciali non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
- (255) 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 ed essere necessario e proporzionato all'obiettivo legittimo perseguito.
- (256) La Germania sostiene che l'aiuto all'investimento a favore di FGAZ/FZG soddisfa tutti i criteri di compatibilità previsti negli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

a) *Contributo al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune chiaramente definito*

- (257) La Commissione ricorda che gli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 non fissano criteri precisi in base ai quali valutare se gli aiuti agli investimenti concessi a favore di un aeroporto contribuiscano al raggiungimento di un obiettivo di interesse generale chiaramente definito. Tuttavia la semplice duplicazione di un'infrastruttura aeroportuale già esistente non può essere considerata utile ai fini di un obiettivo di interesse generale.
- (258) A tale riguardo la Commissione deve quindi innanzitutto valutare se l'aeroporto di Zweibrücken Airport non duplichi l'infrastruttura già esistente nella regione.

⁽⁶¹⁾ Punto 25(v) degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁶²⁾ Utile al lordo di interessi, imposte e ammortamenti («EBITDA»).

Duplicazione: sovrapposizione tra gli aeroporti di Zweibrücken e Saarbrücken

- (259) La Commissione ricorda che l'aeroporto di Zweibrücken è ubicato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Saarbrücken. La distanza lineare tra i due aeroporti è di 20 chilometri circa, corrispondente a circa 39 chilometri su strada. Il tempo di percorrenza in automobile tra i due aeroporti è di 30 minuti circa. Inoltre, almeno altri 6 aeroporti sono ubicati a meno di 2 ore di distanza dall'aeroporto di Zweibrücken.
- (260) Data la vicinanza tra i due aeroporti, entrambi servono bacini d'utenza praticamente identici. I vari studi presentati dalla Germania nel caso in esame ⁽⁶³⁾ nonché nell'ambito del procedimento di indagine formale avviato in parallelo per l'aeroporto di Saarbrücken ⁽⁶⁴⁾ confermano che la maggioranza dei passeggeri che utilizza i due aeroporti proviene dalla zona occidentale della Renania-Palatinato e dal Saarland.
- (261) Anche i profili degli aeroporti di Saarbrücken e Zweibrücken sono piuttosto simili. Quando l'aeroporto di Zweibrücken, nel 2006, ha iniziato a fornire servizi di aviazione commerciale, il suo primo cliente è stato Germanwings, che offriva un collegamento per Berlino. Sulla stessa rotta operavano da Saarbrücken Luxair e, dal 2007, Air Berlin. Il secondo cliente principale di Zweibrücken è stato TUIFly, che offriva voli verso varie località turistiche, principalmente del Mediterraneo. Prima di servire l'aeroporto di Zweibrücken, TUIFly era stata una dei principali clienti dell'aeroporto di Saarbrücken.
- (262) Zweibrücken ha anche tentato di accedere al mercato low-cost stipulando un contratto con Ryanair che, tuttavia, ha servito la rotta Londra-Stansted per meno di un anno. Alla fine anche Germanwings ha lasciato l'aeroporto, con il risultato che dalla fine del 2011 l'aeroporto di Zweibrücken concentra la sua attività quasi esclusivamente sui voli charter turistici e, in misura limitata, sul trasporto merci.
- (263) Tuttavia anche Saarbrücken offre, e offriva, voli charter verso località turistiche. Si osservi che le principali destinazioni servite dall'aeroporto di Zweibrücken sono anche servite con frequenza da Saarbrücken. A titolo di esempio, l'orario dei voli estivo del 2014 dimostra che le due destinazioni più frequenti servite da Zweibrücken sono Antalya e Palma di Maiorca, che corrispondono addirittura al 70 % dei voli settimanali. Allo stesso tempo entrambe le destinazioni sono servite anche da Saarbrücken con una frequenza analoga: nella settimana dal 16 giugno 2014 al 23 giugno 2014 16 voli sono partiti da Zweibrücken diretti ad Antalya o a Palma di Maiorca, mentre 18 voli verso le stesse destinazioni sono partiti da Saarbrücken.

Duplicazione: capacità, volume di passeggeri e risultati annuali

- (264) Dopo l'entrata dell'aeroporto di Zweibrücken nel mercato dell'aviazione commerciale, il volume dei passeggeri è rapidamente aumentato (passando dai 78 000 passeggeri del 2006 ai 338 000 del 2009). A questo periodo di rapida crescita ha fatto seguito un progressivo calo del numero di passeggeri, che è sceso a 242 000 nel 2012. Poiché Zweibrücken ha una capacità di 700 000 passeggeri, è evidente che questo aeroporto non ha mai utilizzato più del 50 % della sua capacità operativa disponibile e attualmente ne sfrutta il 35 % circa.
- (265) Viceversa, il volume dei passeggeri a Saarbrücken è rimasto sostanzialmente stabile (circa 450 000 passeggeri l'anno) finché l'aeroporto di Zweibrücken non è entrato nel mercato dell'aviazione commerciale, dopodiché il numero dei passeggeri è sceso. Passando dai 487 000 passeggeri del 2005 ai 350 000 del 2007. Dopo avere modificato i diritti aeroportuali, l'aeroporto di Saarbrücken è riuscito ad attrarre Air Berlin nel 2007, registrando di conseguenza una ripresa dell'attività e un incremento del numero di passeggeri, con un picco di 518 000 passeggeri nel 2008. Nel 2012, 425 000 passeggeri hanno utilizzato l'aeroporto di Saarbrücken. Tenendo presente che attualmente anche Saarbrücken ha una capacità di 700 000 passeggeri l'anno, la sua capacità disponibile è stata utilizzata soltanto in una misura compresa tra il 50 % e il 75 %. A tale proposito si noti che la capacità dell'aeroporto di Saarbrücken potrebbe essere maggiore (tra 750 000 e 800 000 passeggeri l'anno) se non fosse limitata dal numero dei controlli di sicurezza sui passeggeri che l'aeroporto è in grado di espletare ogni ora. Tale limitazione deriva dal fatto che attualmente l'aeroporto di Saarbrücken dispone soltanto di due scanner di sicurezza.

⁽⁶³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, settembre 2009; Intraplan Consult GmbH, «Luftverkehrsprognose Flughafen Saarbrücken — Vorgehensweise und Ergebnisse», ottobre 2010.

⁽⁶⁴⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 1° ottobre 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.26190 — Germania — aeroporto di Saarbrücken, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

- (266) La Commissione osserva inoltre che sia l'aeroporto di Saarbrücken sia quello di Zweibrücken sono stati in perdita durante il periodo oggetto di indagine (2000-2009). In particolare le perdite annuali di entrambi gli aeroporti sono notevolmente aumentate a partire dal 2006, anno in cui Zweibrücken è entrato nel mercato dell'aviazione commerciale.

Duplicazione: prove della concorrenza diretta tra i due aeroporti

- (267) Come già osservato dalla Commissione nei considerando 237 e 238, vi sono elementi che indicano che l'aeroporto di Zweibrücken era in concorrenza diretta con l'aeroporto di Saarbrücken. In primo luogo occorre ricordare che TUIFly, che in passato era il principale cliente dell'aeroporto di Saarbrücken, nel 2007 si è spostata all'aeroporto di Zweibrücken⁽⁶⁵⁾. In secondo luogo, per un considerevole periodo di tempo sia Zweibrücken (Germanwings) sia Saarbrücken (Air Berlin e Luxair) hanno offerto parallelamente voli per Berlino, a dimostrazione della concorrenza esistente sia tra gli aeroporti sia tra le rotte servite dalle compagnie aeree. L'accordo di servizi aeroportuali tra FZG e Germanwings prevedeva addirittura diritti aeroportuali di importo più elevato da corrispondere a FZG nel caso in cui Air Berlin avesse sospeso i collegamenti da Saarbrücken per Berlino.
- (268) Oltre agli ulteriori elementi già menzionati (cfr. il considerando (238)), la Commissione rinvia anche al verbale della riunione del consiglio di vigilanza di FGAZ del 26 giugno 2009. Nel sintetizzare la relazione del consiglio di amministrazione, il verbale riporta un incontro tra la dirigenza di FGAZ, Ryanair e il ministero dell'Economia della Renania-Palatinato. Nel corso dell'incontro, nel quale si è discusso dei futuri rapporti tra Ryanair e Zweibrücken, il rappresentante del ministero *«ha fatto osservare a [Ryanair] che secondo il governo della Renania-Palatinato sarebbe assai spiacevole che Ryanair iniziasse a operare sull'aeroporto di Saarbrücken»*. Anziché dimostrare la complementarità tra i due aeroporti, tale nota indica piuttosto che i due aeroporti erano in concorrenza tra loro.

Duplicazione: trasporto di merci

- (269) La Commissione osserva inoltre che l'aeroporto di Zweibrücken è operativo anche nel trasporto aereo di merci. Il trasporto merci non è un aspetto rilevante delle attività dell'aeroporto di Saarbrücken, mentre invece è un elemento centrale del modello commerciale dell'aeroporto di Francoforte-Hahn. Come si afferma nel considerando 21, l'aeroporto di Francoforte-Hahn dista appena 128 chilometri circa, o 84 minuti in automobile, dall'aeroporto di Zweibrücken. Inoltre attività di traffico merci sono gestite anche nell'aeroporto di Lussemburgo, che si trova a circa 145 chilometri, o a circa 86 minuti in automobile (cfr. il considerando 21), dall'aeroporto di Zweibrücken.
- (270) A tale proposito la Commissione osserva che il traffico merci è solitamente caratterizzato da una maggiore mobilità rispetto al trasporto passeggeri⁽⁶⁶⁾. In generale, si ritiene che il bacino di utenza degli aeroporti merci abbia un raggio di almeno 200 chilometri circa, con un tempo di percorrenza di 2 ore. In una certa misura il settore sembra indicare come generalmente accettabile un tempo di percorrenza in camion fino a 12 ore⁽⁶⁷⁾.
- (271) Tenuto conto del fatto che il bacino d'utenza dei servizi di trasporto merci è in genere molto più ampio di quello del trasporto passeggeri, gli aeroporti di Francoforte-Hahn e di Lussemburgo offrono nella regione una capacità sufficiente per il trasporto aereo delle merci.

Duplicazione: esame delle risultanze

- (272) Sulla base delle considerazioni di cui ai considerando da 259 a 270, la Commissione constata che l'aeroporto di Zweibrücken duplica l'infrastruttura aeroportuale disponibile presso lo scalo di Saarbrücken, osservando in particolare che, ancora prima che l'aeroporto di Zweibrücken entrasse nel mercato dell'aviazione commerciale, i collegamenti nella regione erano assicurati dagli aeroporti esistenti, primo fra tutti quello di Saarbrücken, e che l'aeroporto di Zweibrücken non ha potenziato la connettività della regione.

⁽⁶⁵⁾ La Commissione rileva che TUIFly ha dichiarato che la sua decisione di lasciare Saarbrücken e di trasferirsi a Zweibrücken era stata motivata da preoccupazioni in ordine alla sicurezza della pista di Saarbrücken. Nel contesto del procedimento di indagine formale relativo all'aiuto di Stato SA.26190, la Germania ha però dichiarato che le decisioni delle compagnie aeree di lasciare l'aeroporto di Saarbrücken non erano mai state giustificate facendo riferimento all'infrastruttura di Saarbrücken. La Commissione non è in grado di fare congetture sulle motivazioni esatte che hanno indotto TUIFly a spostarsi dall'aeroporto di Saarbrücken a quello di Zweibrücken.

⁽⁶⁶⁾ Ad esempio l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con l'aeroporto di Vatry (Francia) per l'insediamento di un hub europeo di corriere espresso DHL. Cfr. la sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 93.

⁽⁶⁷⁾ Risposta dell'aeroporto di Liegi alla consultazione pubblica relativa agli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

- (273) Inoltre qualora l'aeroporto di Saarbrücken non fosse in grado di soddisfare la domanda di servizi aeroportuali, tale domanda sarebbe soddisfatta dagli altri 6 aeroporti che sono raggiungibili in meno di 2 ore. In particolare per quanto riguarda i voli turistici, sono generalmente considerati accettabili tempi di viaggio fino a 2 ore. Lo stesso vale per la domanda di servizi aerei di trasporto merci.
- (274) La Germania non ha presentato elementi da cui risulti che il volume di passeggeri previsto richiedesse l'ingresso dell'aeroporto di Zweibrücken nel mercato. In particolare, anche se l'entrata nel mercato dell'aviazione commerciale è avvenuta nel 2006, il primo studio sulla proiezione del numero di passeggeri si riferisce al periodo successivo al settembre 2009 ⁽⁶⁸⁾. Pertanto non è possibile sostenere che i finanziamenti pubblici dal 2000 erano finalizzati a soddisfare una domanda di servizi aeronautici che altrimenti non sarebbe stata soddisfatta.
- (275) La Commissione osserva inoltre che nel 1997 l'aeroporto di Saarbrücken aveva previsto che il numero di passeggeri sarebbe salito a 676 000 entro il 2010 ⁽⁶⁹⁾. Poiché all'epoca l'aeroporto di Zweibrücken non era ancora operativo nel mercato dell'aviazione commerciale, si può presumere che tale proiezione fosse la previsione più attendibile per quanto riguarda il volume di passeggeri della regione. Dato che l'aeroporto di Saarbrücken ha una capacità compresa tra 700 000 e 800 000 passeggeri l'anno, è evidente che la domanda prevista nel 1997 poteva essere soddisfatta dal solo aeroporto di Saarbrücken per un notevole lasso di tempo.
- (276) Secondo la Commissione, inoltre, nemmeno il volume effettivo del traffico passeggeri negli aeroporti di Zweibrücken e Saarbrücken dimostra che la capacità dell'aeroporto di Saarbrücken non è sufficiente per soddisfare la domanda nella regione. È vero che i due aeroporti di Saarbrücken e Zweibrücken hanno totalizzato insieme 850 000 passeggeri circa nel 2008 e 810 000 nel 2009 (più della capacità massima dell'aeroporto di Saarbrücken). Allo stesso tempo la Commissione ritiene però che tali numeri offrano una visione parzialmente distorta della domanda effettiva nella regione. In primo luogo, l'elevato numero di passeggeri risulta dipendere dalla concorrenza diretta tra i collegamenti per Berlino offerti da Zweibrücken e da Saarbrücken (rispettivamente da Germanwings e Air Berlin/Luxair), che hanno temporaneamente incrementato il numero dei passeggeri. Tuttavia, non appena Germanwings ha chiuso il collegamento non redditizio con Berlino, la domanda su tale rotta è diminuita. In secondo luogo, la Commissione conclude (cfr. punto 7.3) che Germanwings, TUIFly e Ryanair hanno beneficiato di aiuti di Stato incompatibili concessi da FGAZ/FZG. Nella misura in cui ciò può essersi tradotto in una riduzione del prezzo dei biglietti, è dubbio che il volume di passeggeri nell'aeroporto di Zweibrücken, che è il risultato degli aiuti concessi, rappresentasse la reale domanda nella regione. Occorre infine notare che il numero dei passeggeri totalizzato insieme dai due aeroporti è in calo dal 2009 e si è attestato, nel 2012, a circa 670 000, dunque al di sotto del limite di capacità dell'aeroporto di Saarbrücken.
- (277) Inoltre, la Commissione non può accettare la tesi della Germania secondo la quale i due aeroporti sarebbero semplicemente complementari e non in concorrenza tra loro. In primo luogo, benché i modelli commerciali dei due aeroporti sembrino in qualche misura differenti, è chiaro che l'attività principale di Zweibrücken (voli verso località turistiche, in particolare Antalya/Palma di Maiorca) viene svolta anche da Saarbrücken. È vero che Saarbrücken si concentra anche su voli di linea verso grandi centri come Lussemburgo, Berlino e Amburgo, ma ciò non toglie che ben poche tra le attività di Zweibrücken non sono — o non potrebbero essere — offerte anche da Saarbrücken.
- (278) La Commissione rileva inoltre che le differenze in termini di infrastruttura che effettivamente esistono tra i due aeroporti non mettono in discussione la conclusione secondo cui l'aeroporto di Zweibrücken duplica l'infrastruttura aeroportuale di Saarbrücken, che già esisteva. Anche se è parimenti vero che l'aeroporto di Zweibrücken ha una pista più lunga che lo rende più adatto ai voli a lunga percorrenza e agli aeromobili pesanti adibiti al trasporto di merci, tali differenze non sono sufficienti per giustificare la presenza di due aeroporti così vicini tra loro. In primo luogo, come spiegato nei considerando 269 e 270, la domanda di trasporto aereo merci è sufficientemente soddisfatta dagli aeroporti di Francoforte-Hahn e di Lussemburgo dove, secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, non esistono restrizioni rilevanti riguardo al peso degli aeromobili. In secondo luogo, la Germania non ha dimostrato che un notevole numero dei voli commerciali per il trasporto di passeggeri in partenza da Zweibrücken non potrebbe partire da Saarbrücken.
- (279) Infine, tenendo presente che l'aeroporto di Saarbrücken era evidentemente in grado di soddisfare la domanda di servizi aeronautici, ora parzialmente rilevata da Zweibrücken, prima che quest'ultimo entrasse nel mercato, la differenza di infrastrutture non giustifica la duplicazione delle infrastrutture che già esistevano a Saarbrücken.

⁽⁶⁸⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, settembre 2009.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 1° ottobre 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.26190 — Germania — aeroporto di Saarbrücken, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Conclusioni

- (280) Alla luce dei fatti e delle osservazioni di cui ai considerando da 255 a 279, la Commissione conclude che l'aiuto all'investimento a favore di FGAZ/FZG è servito a creare o mantenere un'infrastruttura che si limita a duplicare l'aeroporto (improduttivo) di Saarbrücken. Si ritiene pertanto che l'aiuto all'investimento non contribuisca al raggiungimento di un obiettivo di interesse generale.
- (281) Poiché le condizioni di compatibilità elencate (al considerando 254) sono cumulative, la Commissione non ha bisogno di valutare le rimanenti condizioni di compatibilità. Pertanto, nella misura in cui costituisce un aiuto di Stato, l'aiuto all'investimento dovrebbe essere considerato incompatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (282) Poiché la Germania non ha presentato, né la Commissione ha individuato, motivi di compatibilità alternativi, si conclude che, nella misura in cui costituisce un aiuto di Stato, l'aiuto all'investimento a favore di FGAZ/FZG è incompatibile con il mercato interno.

7.1.3.4. Compatibilità dell'aiuto al funzionamento ai sensi delle norme SIEG

- (283) La Germania sostiene che il finanziamento pubblico relativo all'aiuto al funzionamento a favore di FGAZ/FZG debba essere considerato compatibile con il mercato interno, trattandosi della compensazione per la fornitura di un SIEG ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.
- (284) L'articolo 106, paragrafo 2, del trattato stabilisce che le «*imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*».
- (285) Tale articolo introduce una deroga (parziale) al divieto di concessione di aiuti di Stato sancito dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato nella misura in cui l'aiuto è necessario e proporzionato per garantire la fornitura del SIEG a condizioni economiche accettabili.
- (286) Prima del 31 gennaio 2012, la disciplina SIEG 2005 ⁽⁷⁰⁾ e la decisione SIEG del 2005 SGEI rappresentavano la linea seguita dalla Commissione nell'applicare la deroga di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del trattato.
- (287) La Commissione rileva che entrambi questi strumenti esigono che l'impresa in questione sia incaricata della prestazione di un SIEG reale. L'affidamento di missioni di servizio pubblico al gestore aeroportuale deve inoltre essere sancito da «*uno o più atti ufficiali*» contenenti, tra l'altro, la «*natura precisa dell'onere di servizio pubblico*» ⁽⁷¹⁾.

SIEG reale

- (288) Per quanto riguarda, in primo luogo, la questione di stabilire se la gestione dell'aeroporto di Zweibrücken costituisca un SIEG effettivo, la Commissione ricorda che, affinché possa costituire un SIEG, un'attività deve presentare caratteristiche specifiche che la differenziano dalle attività economiche ordinarie e che l'obiettivo di interesse generale perseguito non può ridursi allo sviluppo di talune attività o regioni economiche come previsto all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato ⁽⁷²⁾. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che ciò possa avvenire soltanto nel caso in cui parte dell'area servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale ⁽⁷³⁾.
- (289) La Commissione ritiene inoltre che vi sia, in una certa misura, una sovrapposizione tra la definizione appropriata di un SIEG e la questione di stabilire se il finanziamento pubblico di un aeroporto (compresi gli investimenti e i costi di esercizio) contribuisca al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune. Nei considerando 257 e seguenti la Commissione ha ricordato che il finanziamento pubblico che conduce alla duplicazione di un'infrastruttura aeroportuale in una data regione non contribuisce al raggiungimento di un obiettivo di interesse generale (cfr. anche i considerando 294 e seguenti). La Commissione ricorda inoltre che la

⁽⁷⁰⁾ GU C 297 del 29.11.2005.

⁽⁷¹⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, punto 66. Cfr. anche l'articolo 4 della decisione SIEG del 2005.

⁽⁷²⁾ Cfr. la decisione N 381/04 — Francia — Progetto di rete di telecomunicazione ad alta velocità dei Pirenei Atlantici (DORSAL) (GU C 162 del 2.7.2005, pag. 5).

⁽⁷³⁾ Cfr. Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 72.

gestione complessiva di un aeroporto può essere considerata un SIEG soltanto «nel caso in cui parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'Unione, in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale» ⁽⁷⁴⁾. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene parimenti che la gestione di un aeroporto che duplica un altro aeroporto della stessa regione non possa essere considerata un SIEG reale ⁽⁷⁵⁾.

- (290) La Commissione è giunta alla conclusione che, nella misura in cui costituisce un aiuto di Stato, il finanziamento pubblico dell'infrastruttura dell'aeroporto di Zweibrücken è incompatibile con il mercato interno in quanto duplica l'infrastruttura già esistente. Analogamente la Commissione conclude che la gestione dell'aeroporto di Zweibrücken non costituisce un effettivo servizio di interesse economico generale. Nella misura in cui la Germania ritiene che la gestione dell'aeroporto di Zweibrücken costituisca un SIEG, essa ha pertanto commesso un errore manifesto nella definizione del SIEG ⁽⁷⁶⁾.

Atto di incarico

- (291) In secondo luogo la Commissione conclude che, in ogni caso, la gestione dell'aeroporto di Zweibrücken non è stata adeguatamente affidata a FGAZ/FZG come SIEG. Come atti di incarico pertinenti, la Germania ha menzionato unicamente la licenza generale di esercizio dell'aeroporto e il suo «obbligo di gestire e far funzionare l'aeroporto» ai sensi del punto 45 del LuftVZO. La Commissione osserva che, secondo la Germania, l'imposizione dell'obbligo di gestire e far funzionare l'aeroporto derivava dalla riqualificazione dell'aeroporto di Zweibrücken da «aerodromo» ad «aeroporto» ai sensi dei punti 49 e 38 del LuftVZO ⁽⁷⁷⁾. Tale riqualificazione, tuttavia, è avvenuta soltanto all'inizio del 2010; pertanto per il periodo oggetto di indagine (2000-2009) non è possibile dedurre, dal punto 45 del LuftVZO, alcun atto di incarico.
- (292) La Germania dichiara inoltre che l'affidamento di «[un] incarico generale ufficiale a FZG per l'adempimento di un SIEG non è avvenuto, fatta eccezione per la licenza di esercizio e per l'inserimento nel progetto di conversione della Renania-Palatinato». Poiché la Germania non ha spiegato in che modo la licenza di esercizio possa, di per sé, costituire un atto di incarico ufficiale rispondente ai requisiti di cui al considerando 287, o in che modo l'inserimento nel progetto di conversione costituisca un incarico ufficiale, la Commissione conclude che FGAZ/FZG non sono state adeguatamente incaricate della prestazione di un SIEG effettivo.
- (293) Analogamente, per i motivi esposti ai considerando 288 e seguenti, si conclude che il finanziamento pubblico concesso a FGAZ/FZG, che costituisce un aiuto al funzionamento, non può essere considerato una compensazione per la fornitura di un SIEG compatibile con il mercato interno.

7.1.3.5. *Compatibilità dell'aiuto al funzionamento ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014*

- (294) La sezione 5.1. degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 fissa i criteri che la Commissione applicherà per valutare la compatibilità con il mercato interno degli aiuti al funzionamento, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. In base al punto 172 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione applicherà tali criteri a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento, compresi gli aiuti illegali non notificati e le notifiche pendenti.
- (295) Gli aiuti al funzionamento illegali concessi prima della data di pubblicazione degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti purché siano soddisfatte le seguenti condizioni ⁽⁷⁸⁾:
- a) *contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*: questa condizione è soddisfatta se, tra l'altro, l'aiuto migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni o se facilita lo sviluppo regionale ⁽⁷⁹⁾;
 - b) *necessità dell'intervento statale*: l'aiuto di Stato deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare a un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁷⁴⁾ Punto 72 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Cfr. anche il punto 34 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

⁽⁷⁵⁾ Cfr. inoltre la causa T-79/10, *Colt Télécommunications France/Commissione* (Raccolta 2013, ECLI:EU:T:2013:463, punti 150-151, 154, 158 e 166).

⁽⁷⁶⁾ *Ibidem*, punti 92 e 119.

⁽⁷⁷⁾ Osservazioni della Germania trasmesse il 27 gennaio 2011, pag. 17: «Aus der Aufstufung des Flughafens [vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen] folgt des Weiteren eine Betriebspflicht des Flughafens».

⁽⁷⁸⁾ Secondo il punto 137 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non tutte le condizioni di cui alla sezione 5.1 degli Orientamenti si applicano agli aiuti al funzionamento concessi in passato.

⁽⁷⁹⁾ Punti 137 e 114 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁸⁰⁾ Punti 137 e 116 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

- c) *presenza di un effetto di incentivo*: questa condizione è soddisfatta se è probabile che, in assenza dell'aiuto al funzionamento e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sarebbe notevolmente ridotto ⁽⁸¹⁾;
- d) *proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo necessario)*: per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ⁽⁸²⁾;
- e) *prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi* ⁽⁸³⁾.

a) *Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*

- (296) Secondo il punto 114 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, «*il moltiplicarsi di aeroporti non redditizi non contribuisce a un obiettivo di interesse comune*». La Commissione ritiene che le argomentazioni presentate nei considerando 259 e seguenti in relazione alla compatibilità degli aiuti agli investimenti a favore di FGAZ/FZG ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 siano ugualmente applicabili alla compatibilità degli aiuti al funzionamento ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Per tale motivo la Commissione conclude che l'aiuto al funzionamento concesso a FGAZ/FZG è inteso unicamente a duplicare un aeroporto improduttivo e pertanto non contribuisce a un obiettivo ben definito di interesse comune. L'aiuto al funzionamento concesso a FGAZ/FZG, nella misura in cui costituisce aiuto di Stato, non può pertanto essere ritenuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

Conclusioni

- (297) La Commissione conclude che l'aiuto al funzionamento concesso a FGAZ/FZG non è compatibile con il mercato interno né ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato né ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Poiché la Germania non ha indicato, né la Commissione ha individuato, motivi di compatibilità alternativi, si conclude pertanto che, nella misura in cui costituisce un aiuto di Stato, l'aiuto al funzionamento a favore di FGAZ/FZG è incompatibile con il mercato interno.

7.2. POTENZIALE AIUTO IN RELAZIONE AD UN PRESTITO BANCARIO E ALLA PARTECIPAZIONE AL CASH POOL INTERNO DEL LAND DELLA RENANIA-PALATINATO

7.2.1. ESISTENZA DELL'AIUTO

7.2.1.1. *Attività economica e concetto di impresa*

- (298) Per i motivi esposti nei considerando 173 e seguenti, FGAZ/FZG devono essere considerate un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.2.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (299) Per costituire aiuto di Stato le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (300) 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 ⁽⁸⁴⁾. Ai fini dell'articolo 107 del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ⁽⁸⁵⁾.

Garanzia statale al 100 %

- (301) Qualsiasi garanzia pubblica comporta una potenziale perdita di gettito pubblico. Poiché la garanzia statale al 100 % è stata fornita direttamente dal Land della Renania-Palatinato, essa è stata concessa con risorse statali ed è inoltre imputabile allo Stato.

⁽⁸¹⁾ Punti 137 e 124 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁸²⁾ Punti 137 e 125 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁸³⁾ Punti 137 e 131 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁸⁴⁾ Causa C-482/99 Francia/Commissione («Stardust Marine») (Raccolta 2002, pag. I-4397).

⁽⁸⁵⁾ Cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* (Raccolta 2011, ECLI:EU:T:2011:2019, punto 108).

Cash pool del Land

- (302) La Germania ha sostenuto che il cash pool del Land della Renania-Palatinato non è finanziato direttamente dal bilancio pubblico del Land. La Germania sostiene che tutti i fondi nel cash pool derivano dalle imprese partecipanti oppure sono ottenuti sotto forma di prestiti sul mercato dei capitali.
- (303) La Commissione ritiene che, nel caso in esame, lo Stato abbia sempre esercitato un controllo, diretto o indiretto, sulle risorse del cash pool, che pertanto vanno considerate risorse statali. In primo luogo possono partecipare al cash pool soltanto le imprese nelle quali il Land della Renania-Palatinato detenga una partecipazione di maggioranza (almeno il 50 %). Poiché tali imprese sono a partecipazione pubblica maggioritaria, è evidente che si tratta di imprese pubbliche ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE della Commissione ⁽⁸⁶⁾. Dato che tutte le imprese partecipanti sono pertanto imprese pubbliche, le loro risorse costituiscono risorse statali. Già di per sé tale elemento indica che i fondi del cash pool, nella misura in cui sono costituiti da depositi eseguiti dalle imprese partecipanti, costituiscono risorse statali.
- (304) In secondo luogo, nel caso in cui i depositi nel cash pool eseguiti dalle imprese partecipanti non siano sufficienti per soddisfare il fabbisogno di liquidità di un partecipante, il Land della Renania-Palatinato ottiene a proprio nome finanziamenti a breve termine sul mercato finanziario e poi trasferisce tali fondi alle imprese che partecipano al cash pool. Poiché il Land contrae i prestiti necessari a proprio nome, si deve ritenere che anche i fondi così ottenuti costituiscano risorse statali.
- (305) La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento erogato attraverso il cash pool provenga da risorse statali, in quanto sia i depositi delle imprese partecipanti sia i prestiti contratti dal Land per coprire le carenze di liquidità nel cash pool costituiscono risorse statali.
- (306) È inoltre chiaro che il Land esercitava un ampio controllo sulla gestione del cash pool e che pertanto il finanziamento erogato alle imprese partecipanti è imputabile allo Stato. La Commissione osserva in primo luogo che l'accordo per la partecipazione al cash pool è stipulato tra il Land e le imprese interessate. Pertanto la decisione di consentire a un'impresa di partecipare al cash pool è assunta direttamente dal Land. Il Land decide inoltre quale debba essere l'importo massimo che un'impresa partecipante può prelevare dal cash pool sotto forma di linea di credito. Inoltre il Land della Renania-Palatinato gestisce direttamente le operazioni quotidiane del cash pool attraverso la «Landeshauptkasse», che è un'istituzione del ministero delle Finanze del Land della Renania-Palatinato. Inoltre la «Landeshauptkasse» rappresenta ufficialmente il Land nel reperire sul mercato i fondi necessari a coprire le carenze di liquidità del cash pool.
- (307) Sulla base di tali elementi, è evidente che lo Stato è in grado di controllare direttamente le attività del cash pool e soprattutto di decidere quali imprese possano partecipare e di stabilire la linea di credito individuale concessa a ciascuna impresa partecipante. Pertanto, le decisioni riguardanti la partecipazione al cash pool e l'entità di tale partecipazione sono imputabili allo Stato.

Prestito concesso dalla Sparkasse Südwestpfalz

- (308) Quanto al prestito stesso, la Commissione accetta il fatto che la *Sparkasse Südwestpfalz* è una banca indipendente che assume decisioni relative alla concessione di prestiti sotto la propria responsabilità. Non vi sono elementi atti a indicare chiaramente che la decisione di concedere il prestito a FGAZ/FZG sia imputabile allo Stato. Pertanto la Commissione ritiene che tale misura non sia imputabile allo Stato.

7.2.1.3. Vantaggio economico

Garanzia statale al 100 %

- (309) In base al punto 3.2 della comunicazione sulle garanzie, una garanzia statale ad hoc non costituisce aiuto quando sono rispettate tutte le seguenti condizioni: «a) Il mutuatario non si trova in difficoltà finanziarie. [...] b) L'entità della garanzia può essere correttamente misurata al momento della concessione. [...] c) La garanzia non assiste più dell'80 % del prestito (o di un'altra obbligazione finanziaria) in essere [...]. d) Per la garanzia viene pagato un prezzo orientato al mercato. [...]».

⁽⁸⁶⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

- (310) Nel caso in esame il Land della Renania-Palatinato ha fornito una garanzia al 100 % su un prestito concesso a favore di FGAZ/FZG, pertanto la garanzia supera la soglia dell'80 % del prestito in essere. Inoltre, come spiegato in appresso, il prezzo di mercato della garanzia non è stato corrisposto. Pertanto la garanzia comporta chiaramente un vantaggio.
- (311) In base al secondo comma del punto 4.2 della comunicazione sulle garanzie, il vantaggio può essere calcolato come la differenza tra il tasso di interesse di mercato specifico che FGAZ/FZG avrebbe dovuto sostenere in assenza di garanzia e quello conseguito grazie alla garanzia statale, previa deduzione dei premi versati.
- (312) Con riguardo alla garanzia prestata dal Land, la Commissione ricorda che FGAZ/FZG ha ottenuto questa garanzia al 100 % a titolo gratuito e senza fornire garanzie. È evidente che, in condizioni normali di mercato, FGAZ/FZG avrebbe dovuto versare un premio per ottenere una garanzia sui prestiti concessi da un soggetto terzo.
- (313) Non avendo dovuto versare un premio, FGAZ/FZG ha ottenuto un vantaggio economico non altrimenti ottenibile sul mercato. L'entità di tale vantaggio equivale al premio che FGAZ/FZG avrebbe dovuto versare in condizioni normali di mercato.

Il cash pool del Land

- (314) Per quanto riguarda la partecipazione di FGAZ/FZG al cash pool, la Germania ha spiegato il funzionamento del cash pool nel modo seguente: FGAZ chiede fondi per soddisfare il proprio bisogno di liquidità e il Land eroga tali fondi attingendo al cash pool. I tassi di interesse applicati sono gli stessi tassi monetari giornalieri basati sul mercato applicati allo stesso Land. Ove i depositi delle imprese partecipanti non siano sufficienti a coprire la richiesta, il Land reintegra il cash pool contraendo direttamente i prestiti. La Germania ha inoltre spiegato che il Land sostanzialmente trasferisce ai partecipanti del cash pool le condizioni ottenute sul mercato dei capitali, consentendo così ai partecipanti — le imprese controllate del Land — di rifinanziarsi alle stesse condizioni offerte al Land stesso, senza tenere conto della loro affidabilità creditizia. Inoltre, la Commissione osserva che tale finanziamento è offerto alle imprese per un periodo di tempo illimitato.
- (315) In virtù di tale meccanismo, FGAZ ottiene un vantaggio laddove le condizioni in base alle quali il Land concede prestiti attraverso il cash pool sono più favorevoli di quelle che FGAZ avrebbe potuto ottenere sul mercato. Le condizioni per l'assunzione di prestiti dal cash pool sono identiche a quelle di cui beneficia il Land per il proprio rifinanziamento. Poiché il Land, in quanto autorità pubblica, è in grado di contrarre prestiti a tassi molto vantaggiosi (in quanto non esiste in pratica alcun rischio d'insolvenza), la Commissione ritiene che il tasso al quale FGAZ può ottenere un prestito dal cash pool sia più vantaggioso di quello che potrebbe altrimenti ottenere. Inoltre FGAZ non deve fornire garanzie a copertura dei prestiti e la sua situazione finanziaria/affidabilità creditizia non è presa in considerazione. Pertanto consentendo a FGAZ di partecipare all'accordo di cash pool, il Land ha concesso all'impresa FGAZ/FZG un vantaggio economico ⁽⁸⁷⁾.

7.2.1.4. Selettività

- (316) Poiché la garanzia al 100 % e il diritto di partecipare al cash pool sono stati concessi soltanto a FGAZ/FZG (e, nel caso del cash pool, ad altre imprese nelle quali il Land detiene una partecipazione di maggioranza), entrambe le misure devono essere considerate di natura selettiva.

7.2.1.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (317) Per gli stessi motivi esposti nei considerando 233 e seguenti, la Commissione ritiene che i vantaggi economici selettivi concessi a FGAZ/FZG siano suscettibili di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.2.1.6. Conclusione

- (318) In conclusione la Commissione ritiene che, concedendo a FGAZ/FZG, a titolo gratuito, una garanzia al 100 % su un prestito bancario e consentendo a FGAZ di partecipare al cash pool del Land, il Land abbia concesso a FGAZ/FZG un aiuto di Stato.

⁽⁸⁷⁾ L'effetto del cash pool è piuttosto simile a una garanzia al 100 % concessa a FGAZ/FZG senza l'addebito di un premio o la richiesta di garanzie. Il Land sopporta il rischio di insolvenza di FGAZ/FZG, senza ottenere in cambio un pagamento compensativo.

- (319) Inoltre la Commissione conclude che il prestito concesso dalla *Sparkasse Südwestpfalz* non costituisce aiuto di Stato.

7.2.2. COMPATIBILITÀ

- (320) La Commissione ritiene che le considerazioni relative alla compatibilità presentate nei considerando 248 e seguenti e nei considerando 283 e seguenti in relazione all'aiuto di Stato concesso sotto forma di sovvenzioni dirette agli investimenti e di apporti di capitale annuali siano ugualmente applicabili all'aiuto di Stato concesso attraverso una garanzia e la partecipazione al cash pool. Pertanto la Commissione ritiene che l'aiuto di Stato concesso sotto forma di una garanzia al 100 % concessa a FGAZ/FZG a titolo gratuito e attraverso la possibilità di partecipare al cash pool del Land sia incompatibile con il mercato interno.

7.3. SCONTI SUI DIRITTI AEROPORTUALI E ACCORDO DI SERVIZI DI MARKETING CON RYANAIR

7.3.1. ESISTENZA DELL'AIUTO

7.3.1.1. *Attività economica e concetto di impresa*

- (321) Offrendo servizi di trasporto aereo, le compagnie aeree esercitano un'attività economica e perciò costituiscono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Occorre pertanto valutare se gli accordi conclusi tra le compagnie aeree e l'aeroporto in questione, ove siano imputabili allo Stato e comportino un trasferimento di risorse statali, abbiano concesso alle compagnie aeree un vantaggio economico.

7.3.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (322) La misura deve essere imputabile allo Stato ed essere concessa attingendo a risorse statali. Nella sentenza *Stardust Marine* ⁽⁸⁸⁾ la Corte di giustizia ha stabilito che le risorse di un'impresa di diritto privato a prevalente capitale pubblico costituiscono risorse di Stato. A tale riguardo, in base alla prassi consolidata della Commissione, si ritiene che, indipendentemente dal fatto che un'impresa pubblica sia in perdita o in attivo, tutte le sue risorse debbano essere considerate risorse statali ⁽⁸⁹⁾.
- (323) Per quanto riguarda l'imputabilità, nella sua sentenza *Stardust Marine* la Corte di giustizia ha altresì stabilito che il fatto che lo Stato o un ente pubblico sia azionista unico o di maggioranza di un'impresa non è sufficiente per concludere che un trasferimento di risorse da parte di tale impresa sia imputabile ai suoi azionisti pubblici ⁽⁹⁰⁾. Secondo la Corte di giustizia, anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, l'esercizio effettivo di tale controllo nel caso concreto non può essere automaticamente presunto, in quanto un'impresa pubblica può agire anche con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato.
- (324) Secondo la Corte di giustizia, gli indizi da cui potrebbe essere dedotta l'imputabilità sono i seguenti ⁽⁹¹⁾:
- a) la circostanza che l'impresa in questione non avrebbe potuto adottare la decisione contestata senza tener conto delle esigenze dei poteri pubblici;
 - b) il fatto che l'impresa ha dovuto tener conto delle direttive impartite dalle autorità pubbliche;
 - c) l'integrazione dell'impresa pubblica nelle strutture dell'amministrazione pubblica;
 - d) la natura delle attività dell'impresa e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati;
 - e) lo status giuridico dell'impresa;
 - f) l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa;
 - g) qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta.

⁽⁸⁸⁾ *Stardust Marine*, punti 51 e seguenti.

⁽⁸⁹⁾ Cfr. ad esempio la decisione della Commissione relativa agli aiuti di Stato C-41/05, Ungheria — Costi non recuperabili (GU C 324 del 21.12.2005, pag. 12) con ulteriori riferimenti.

⁽⁹⁰⁾ *Stardust Marine*, punti 51 e seguenti.

⁽⁹¹⁾ *Ibidem*.

Risorse statali

- (325) La Commissione osserva che FGAZ/FZG sono interamente di proprietà dello Stato, ovvero sono detenute al 50 % dal Land della Renania-Palatinato e al 50 % da ZEF. FGAZ/FZG devono pertanto essere considerate imprese pubbliche ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE. Si presume che lo Stato, in qualità di azionista unico di FGAZ/FZG e attraverso la nomina dei consigli di vigilanza (identici) di FGAZ/FZG (che a loro volta nominano la dirigenza), eserciti un'influenza dominante su FGAZ/FZG e possa controllarne le risorse. Pertanto qualsiasi vantaggio concesso attingendo alle risorse di FGAZ/FZG si tradurrebbe in una perdita di gettito pubblico e dunque costituirebbe un trasferimento di risorse statali.

Imputabilità

- (326) Benché abbia affermato che la stipula di contratti tra le compagnie aeree e FZG non sia imputabile allo Stato, la Germania ha riconosciuto che lo Stato — rappresentato dal Land della Renania-Palatinato e da ZEF — è coinvolto indirettamente, ovvero attraverso i suoi rappresentanti, nel consiglio di vigilanza di FGAZ, la società madre di FZG. In base allo statuto di FGAZ e di FZG, i consigli di vigilanza di entrambe le società sono interamente composti da rappresentanti nominati da autorità pubbliche, ovvero il Land e ZEF. Un rappresentante nominato dal Land ricopre automaticamente l'incarico di presidente di entrambi i consigli di vigilanza. I consigli di vigilanza nominano la dirigenza di FGAZ e di FZG. Per entrambe le società i consigli di vigilanza devono approvare tutte le operazioni di importo superiore a [...] EUR e pertanto esercitano un ampio controllo sulle attività economiche di FGAZ/FZG.
- (327) In secondo luogo, i verbali del consiglio di vigilanza di FGAZ dimostrano che il consiglio di vigilanza era stato informato e consultato in merito alla negoziazione e alla stipula dei contratti con le compagnie aeree. Inoltre i verbali dimostrano anche che, nello stipulare i contratti, la dirigenza di FGAZ/FZG ha dovuto tenere conto delle disposizioni delle autorità pubbliche. Ad esempio, secondo il verbale della riunione del 13 luglio 2006, dopo che la dirigenza aveva riferito in merito all'avvenuta conclusione del contratto con Germanwings, il presidente del consiglio di vigilanza aveva indicato che il Land si rallegrava degli sviluppi, osservando che avrebbero potuto condurre alla creazione di posti di lavoro e contribuire a giustificare, sul piano economico, la presenza dell'aeroporto. In particolare il presidente indicava anche che questi effetti positivi (la creazione di posti di lavoro e la giustificazione economica dell'aeroporto) avrebbero potuto determinare una proroga del contratto P&L tra FGAZ e FZG. Dato che il contratto P&L era determinante per la copertura delle perdite di esercizio di FZG e che il Land e ZEF avevano la facoltà di non prorogare il contratto di trasferimento di profitti e perdite o di interrompere gli apporti di capitale che ne garantivano l'operatività, è evidente che la dirigenza di FGAZ/FZG doveva tenere conto delle esigenze dei poteri pubblici se voleva garantire la propria sopravvivenza economica.
- (328) Il verbale del consiglio di vigilanza del 13 luglio 2006 indica inoltre che, a seguito di un'esercitazione militare svoltasi presso l'aeroporto di Zweibrücken, erano pervenute lamentele da parte della popolazione, a causa del rumore. La dirigenza aveva precisato che l'esercitazione da parte delle forze aeree olandesi aveva generato entrate consistenti. Il presidente aveva tuttavia suggerito alla dirigenza di valutare attentamente in futuro l'opportunità di simili esercitazioni e di informare la popolazione in tempo utile. Tutto ciò indica che le autorità pubbliche erano coinvolte nelle decisioni quotidiane della dirigenza di FGAZ/FZG e che le approvavano.
- (329) Il verbale del consiglio di vigilanza del 26 giugno 2009 indica inoltre che lo Stato, rappresentato dal Land della Renania-Palatinato, era direttamente coinvolto nei negoziati con le compagnie aeree. Il verbale riporta quanto riferito dalla dirigenza al consiglio di vigilanza, menzionando un incontro avvenuto a Londra tra la dirigenza, un rappresentante del ministero dell'Economia della Renania-Palatinato e Ryanair. Nel corso di tale incontro si era discusso dei rapporti tra Ryanair e l'aeroporto di Zweibrücken. Il coinvolgimento attivo del ministero può essere dedotto, oltre che dalla presenza di un rappresentante alle trattative commerciali, dal fatto che il rappresentante del ministero avesse ricordato a Ryanair che il governo della Renania-Palatinato avrebbe considerato «spiacevole» la scelta della compagnia aerea di operare sull'aeroporto di Saarbrücken.
- (330) Il consiglio di vigilanza aveva poi discusso in merito al futuro impegno di Ryanair a Zweibrücken ritenendo, in assenza di un netto miglioramento dell'orario dei voli di Ryanair e tenuto conto del contributo monetario richiesto da quest'ultima⁽⁹²⁾, di dover sostenere la proposta della dirigenza di interrompere i rapporti commerciali. Se si tiene conto del contributo monetario richiesto da Ryanair, che avrebbe reso obbligatoria l'approvazione di un nuovo contratto da parte del consiglio di vigilanza e il rapido coinvolgimento delle autorità

⁽⁹²⁾ Nel corso di tale incontro, Ryanair aveva proposto di mantenere aperta la rotta tra Londra e Zweibrücken durante il periodo invernale «per [...] EUR» e manifestato l'intenzione di aprire due nuove rotte (Barcellona e Alicante) da Zweibrücken «per [...] EUR».

pubbliche nei negoziati, è evidente che il consiglio di vigilanza ha esercitato un ampio controllo sulla decisione commerciale della dirigenza. Tale elemento può essere considerato un'ulteriore indicazione del fatto che la dirigenza, nelle sue decisioni, doveva tenere conto delle esigenze dei poteri pubblici e dimostra il grado di controllo e di influenza esercitato dal consiglio di vigilanza sulle decisioni commerciali di FGAZ/FZG.

- (331) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che esistano indizi sufficienti per concludere che la stipula di contratti di servizi aeroportuali tra FGAZ/FZG e le varie compagnie aeree è imputabile allo Stato.

7.3.1.3. *Vantaggio economico*

- (332) Al fine di valutare se un accordo tra un aeroporto di proprietà statale e una compagnia aerea conferisca a quest'ultima un vantaggio economico, è necessario analizzare la conformità di tale accordo al principio MEO. Per applicare il test MEO a un accordo tra un aeroporto e una compagnia aerea, è necessario valutare se, all'epoca della stipula dell'accordo, un investitore prudente operante in un'economia di mercato si sarebbe aspettato dall'accordo un utile maggiore di quello che sarebbe stato altrimenti realizzato. Questo maggior profitto deve essere misurato come differenza tra i ricavi incrementali che si prevede di ottenere dall'accordo (ovvero, la differenza tra i ricavi che sarebbero ottenuti se l'accordo fosse stipulato e i ricavi che sarebbero ottenuti in assenza di accordo) e i costi incrementali che si prevede di sostenere in conseguenza del contratto (ovvero la differenza tra i costi che sarebbero sostenuti in caso di stipula dell'accordo e i costi da sostenere in assenza di accordo), attualizzando i flussi di cassa così ottenuti utilizzando un tasso di attualizzazione adeguato.
- (333) In questo tipo di analisi, si deve tenere conto di tutti i ricavi e costi incrementali associati all'accordo. I vari elementi (sconti sui diritti aeroportuali, contributi per marketing, altri incentivi finanziari) non devono essere valutati separatamente. Al contrario, come indicato nella sentenza Charleroi, «è necessario esaminare, nel contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, l'operazione commerciale nel suo insieme allo scopo di verificare se l'ente statale e l'ente da esso controllato, unitamente considerati, si siano comportati come operatori razionali in un'economia di mercato. [...] La Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto [...]»⁽⁹³⁾.
- (334) I ricavi incrementali attesi devono comprendere, in particolare, i ricavi derivanti dai diritti aeroportuali, tenendo conto degli sconti nonché del traffico atteso in conseguenza dell'accordo, così come i ricavi non aeronautici attesi in conseguenza del traffico addizionale. I costi incrementali attesi devono comprendere, in particolare, tutti i costi di esercizio e di investimento incrementali che non sussisterebbero se non fosse concluso l'accordo, nonché i costi del sostegno al marketing e degli altri incentivi finanziari.
- (335) La Commissione osserva anche, in questo contesto, che la differenziazione dei prezzi (in cui rientrano il sostegno al marketing e altri incentivi) è una prassi standard per le imprese. Tali politiche di prezzo differenziate dovrebbero, tuttavia, essere commercialmente giustificate⁽⁹⁴⁾.

Applicazione del principio MEO agli accordi in questione, in particolare a quelli stipulati con Ryanair

- (336) Al fini dell'applicazione del principio MEO, tenendo conto delle caratteristiche del caso di specie, la Commissione ritiene di dovere, innanzitutto, rispondere ai seguenti interrogativi:
- L'accordo di servizi di marketing e l'accordo di servizi aeroportuali, sottoscritti a due settimane di distanza l'uno dall'altro, devono essere analizzati separatamente o congiuntamente?
 - Quali vantaggi un ipotetico MEO che avesse agito al posto di FGAZ/FZG e del Land avrebbe potuto attendersi dagli accordi di servizi di marketing?
 - Che rilevanza ha, ai fini dell'applicazione del principio MEO, un raffronto tra le condizioni previste dagli accordi di servizi aeroportuali di cui al procedimento di indagine formale e i diritti aeroportuali applicati in altri aeroporti?
- (337) Dopo avere risposto a tali interrogativi, la Commissione procederà ad applicare il principio MEO alle varie misure in esame.

⁽⁹³⁾ Causa T-196/04, *Ryanair/Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-03643, punto 59).

⁽⁹⁴⁾ Cfr. la decisione della Commissione 2011/60/UE del 27 gennaio 2010 relativa all'aiuto di Stato C-12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).

a) *Sull'analisi congiunta dell'accordo di servizi di marketing e dell'accordo di servizi aeroportuali*

(338) La Commissione ritiene che i due tipi di misure oggetto del procedimento di indagine formale nel caso di specie, ovvero l'accordo di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing, debbano essere valutati congiuntamente come un'unica misura. Tale approccio riguarda da un lato l'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e FZG e, dall'altro lato, gli accordi di servizi di marketing tra FZG e Ryanair e tra AMS e il Land della Renania-Palatinato. Ryanair non contesta che l'accordo di servizi di marketing stipulato direttamente da Ryanair con FZG debba essere valutato insieme all'accordo di servizi aeroportuali. Secondo la Commissione lo stesso vale per l'accordo di servizi di marketing stipulato con AMS.

(339) Vari elementi indicano l'opportunità di valutare questi accordi come un tutt'uno, stante il fatto che essi sono stati conclusi con un'unica operazione.

(340) In primo luogo, i contratti sono stati conclusi sostanzialmente dalle stesse parti più o meno nello stesso momento:

a) AMS è una società controllata al 100 % da Ryanair. L'accordo di servizi di marketing è stato firmato per conto di AMS da Edward Wilson, che all'epoca era uno degli amministratori di AMS e, allo stesso tempo, uno degli amministratori di Ryanair⁽⁹⁵⁾. Ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, AMS e Ryanair sono considerate un'unica impresa, in quanto AMS agisce da intermediario nell'interesse e sotto il controllo di Ryanair. Per gli accordi in esame, ciò si può arguire anche dal fatto che l'accordo di servizi di marketing indica, nel preambolo, che AMS ha licenza *esclusiva* per l'offerta di servizi di marketing sul sito Internet di viaggi www.ryanair.com, della compagnia aerea irlandese low-cost Ryanair.

Inoltre, come osservato nei considerando (326) e seguenti, la decisione di FGAZ/FZG di stipulare accordi di servizi aeroportuali con compagnie aeree quali Ryanair è imputabile allo Stato. A tale riguardo, l'influenza dominante su FGAZ/FZG è stata esercitata dal Land della Renania-Palatinato e da ZEF. Tuttavia poiché era sempre il Land a nominare il presidente del consiglio di vigilanza di FGAZ/FZG e poiché il Land ha effettivamente finanziato le perdite di FGAZ/FZG in una percentuale variabile tra il 95 % l'80 % (esercitando pertanto una notevole influenza su ZEF e detenendo un maggiore interesse finanziario nell'impresa), è lecito ritenere che il Land abbia detenuto il controllo effettivo di FGAZ/FZG. Per quanto riguarda i rapporti commerciali di Ryanair con FGAZ/FZG da un lato e con il Land della Renania-Palatinato dall'altro lato, la Commissione conclude che FGAZ/FZG e il Land avevano interessi sostanzialmente convergenti per quanto riguarda la stipula dei rispettivi accordi: entrambi erano interessati a incrementare il traffico nell'aeroporto e per il Land poco importava che fosse FGAZ/FZG a stipulare il contratto (di cui avrebbe dovuto successivamente rimborsare i costi attraverso il contratto P&L) oppure il Land stesso. Alla luce di quanto precede, il fatto che uno degli accordi di servizi di marketing sia stato stipulato direttamente con il Land e che invece l'accordo di servizi aeroportuali sia stato stipulato con la sua controllata non può indurre a ritenere che gli accordi non debbano essere valutati come un'unica operazione commerciale.

b) Gli accordi, inoltre, sono stati stipulati più o meno in contemporanea, in quanto l'accordo di servizi aeroportuali (22 settembre 2008) è stato concluso esattamente due settimane prima dell'accordo di servizi di marketing con AMS (6 ottobre 2008).

(341) In secondo luogo, l'accordo di servizi di marketing con AMS stabilisce nella prima sezione, avente per oggetto lo scopo dell'accordo, che il medesimo accordo presuppone l'impegno di Ryanair di operare una rotta tra Zweibrücken e Londra. Tale formulazione del testo degli accordi stabilisce un collegamento diretto e inequivocabile tra l'accordo di servizi aeroportuali e l'accordo di servizi di marketing, nel senso che l'uno non sarebbe stato stipulato senza l'altro. L'accordo di servizi di marketing si basa sulla conclusione dell'accordo di servizi aeroportuali e sui servizi forniti da Ryanair. Il preambolo dell'accordo di servizi di marketing riporta in effetti che il Land della Renania-Palatinato intende rivolgersi ai passeggeri Ryanair per promuovere il turismo e le opportunità economiche della regione, indicando in particolare l'aeroporto di Zweibrücken come destinazione.

(342) In terzo luogo, l'accordo di servizi di marketing indica nel preambolo che il Land della Renania-Palatinato ha deciso di promuovere attivamente l'aeroporto di Zweibrücken come meta di vacanze per i viaggiatori aerei internazionali e come centro d'affari dotato di attrattività e che la conclusione dell'accordo di servizi di marketing ha lo scopo precipuo di promuovere in modo specifico l'aeroporto di Zweibrücken (e l'area circostante).

⁽⁹⁵⁾ Cfr. la pagina <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, visitata il 23 giugno 2014.

- (343) In quarto luogo, l'accordo di servizi di marketing prevede specificamente l'inserimento di due collegamenti nella barra destra della pagina dedicata alla destinazione di Zweibrücken e cinque paragrafi nella sezione «Top Five Things To Do» della pagina del sito Ryanair.com corrispondente alla destinazione Zweibrücken. Si può pertanto dedurre da quanto sopra che lo scopo dell'accordo è sostenere specificamente l'aeroporto di Zweibrücken e non il Land della Renania-Palatinato nel suo complesso.
- (344) In quinto luogo, l'accordo può essere risolto immediatamente dalla Renania-Palatinato nel caso in cui Ryanair cessi di operare la rotta tra Zweibrücken e Londra. Ciò è un'ulteriore dimostrazione del fatto che l'accordo di servizi di marketing e l'accordo di servizi aeroportuali sono inscindibilmente legati.
- (345) In conclusione, l'accordo di servizi di marketing concluso tra la Renania-Palatinato e AMS è pertanto inscindibilmente legato all'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e FZG. Quanto precede dimostra che, senza l'accordo di servizi aeroportuali, l'accordo di servizi di marketing non sarebbe stato stipulato. Di fatto, l'accordo di servizi di marketing indica esplicitamente di essere basato sul collegamento Zweibrücken-Londra assicurato da Ryanair e riguarda essenzialmente servizi di marketing volti a promuovere tale rotta. Al contempo è evidente che la stipula dell'accordo di servizi aeroportuali dipendeva a sua volta dall'accordo di servizi di marketing: sebbene sia stato stipulato in una data antecedente, l'accordo di servizi aeroportuali non obbligava Ryanair a iniziare a operare nell'aeroporto di Zweibrücken. Esso, invece, stabiliva esplicitamente che qualora l'erogazione del servizio non fosse iniziata entro il 28 ottobre 2008, l'accordo sarebbe stato nullo senza alcun obbligo tra le parti. In realtà Ryanair ha iniziato ad operare nell'aeroporto di Zweibrücken soltanto dopo la stipula del contratto con AMS.
- (346) Per tali motivi la Commissione ritiene opportuno analizzare congiuntamente l'accordo di servizi aeroportuali del 22 settembre 2008 e l'accordo di servizi di marketing del 6 ottobre 2008, al fine di stabilire se essi costituiscano o meno un aiuto di Stato.
- b) *Sui benefici che un MEO avrebbe potuto attendersi dagli accordi di servizi di marketing e sul prezzo che sarebbe stato disposto a pagare per detti servizi.*
- (347) Per potere applicare il principio MEO al caso di specie, è necessario confrontare il comportamento di FGAZ/FZG e del Land in quanto firmatari dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair e dell'accordo di servizi di marketing con AMS con il comportamento di un ipotetico MEO incaricato della gestione dell'aeroporto di Zweibrücken.
- (348) Nell'analizzare l'operazione in esame, sarebbe opportuno valutare i benefici che questo ipotetico MEO, motivato dalla prospettiva di realizzare profitti, avrebbe potuto ricavare dall'acquisto di servizi di marketing. L'analisi non dovrebbe tenere conto delle ricadute generali di questi servizi sul turismo o sull'andamento economico della regione; viceversa, essa dovrebbe limitarsi a tenere conto dell'impatto di tali servizi sulla redditività dello scalo, essendo questo l'unico interesse di un ipotetico MEO.
- (349) Pertanto, i servizi di marketing dovrebbero stimolare il traffico passeggeri sulle rotte coperte dagli accordi di servizi di marketing e dai corrispondenti accordi di servizi aeroportuali, visto che i servizi di marketing sono finalizzati a promuovere tali rotte. Il loro impatto va principalmente a vantaggio della compagnia aerea, ma potrebbe recare benefici anche al gestore aeroportuale. Un incremento del traffico passeggeri potrebbe determinare un aumento dei ricavi generati da taluni diritti aeroportuali per il gestore dello scalo, così come l'aumento dei ricavi non aeronautici associati in particolare ai parcheggi per le auto, ai ristoranti e ad altre attività commerciali.
- (350) È pertanto indubbio che un MEO che avesse operato a Zweibrücken al posto di FGAZ/FZG e del Land avrebbe tenuto conto di questo effetto positivo al momento di valutare l'opportunità di concludere un accordo di servizi di marketing e il corrispondente accordo di servizi aeroportuali. Il MEO avrebbe tenuto conto dell'impatto della rotta in questione sui ricavi e sui costi futuri stimando, in questo caso, il numero di passeggeri su tali rotte, che avrebbe rispecchiato l'effetto positivo dei servizi di marketing. Inoltre questo effetto sarebbe stato valutato per l'intero periodo di esercizio delle rotte in questione, indicato nell'accordo di servizi aeroportuali e nell'accordo di servizi di marketing.
- (351) Quando un operatore aeroportuale conclude un accordo per la promozione di determinate rotte aeree, è prassi usuale stimare il coefficiente di riempimento (o fattore di riempimento)⁽⁹⁶⁾ per le rotte aeree in questione e tenerne conto al momento di valutare i ricavi futuri. La Commissione concorda con Ryanair su questo punto, ovvero sul fatto che gli accordi di servizi di marketing non generano solo costi per il gestore aeroportuale, ma comportano anche benefici.

⁽⁹⁶⁾ Per coefficiente di riempimento o fattore di riempimento si intende la percentuale di posti effettivamente occupati sull'aeromobile nell'esercizio sulla rotta in questione.

- (352) Inoltre sarebbe opportuno determinare se si possano ragionevolmente attendere e quantificare altri benefici per un ipotetico MEO che gestisca l'aeroporto di Zweibrücken in luogo di FGAZ/FZG e del Land, vale a dire benefici diversi dall'effetto positivo sul traffico passeggeri sviluppato sulle rotte aeree coperte dall'accordo di servizi di marketing durante il periodo di esercizio di tali rotte, quale indicato nell'accordo di servizi di marketing o nell'accordo di servizi aeroportuali.
- (353) Taluni terzi interessati appoggiano questa argomentazione, in particolare Ryanair nel suo studio del 17 gennaio 2014. Lo studio del 17 gennaio 2014 si basa sulla teoria che i servizi di marketing acquistati da un gestore aeroportuale, ad esempio FGAZ/FZG e il Land, contribuiscano a migliorare l'immagine del marchio dell'aeroporto e quindi ad aumentare in modo sostenibile il numero di passeggeri che utilizzano l'aeroporto in generale, non solo sulle rotte aeree coperte dall'accordo di servizi di marketing e dall'accordo di servizi aeroportuali per il periodo di esercizio stabilito in tali accordi. In particolare, Ryanair ha rilevato nel suo studio che i servizi di marketing hanno effetti positivi sostenibili sul traffico passeggeri dell'aeroporto anche una volta terminato il periodo di validità del relativo accordo.
- (354) È bene innanzitutto notare che non vi sono elementi da cui si possa evincere che, al momento della sottoscrizione dell'accordo di servizi di marketing, il gestore aeroportuale o il Land avessero mai preso in considerazione, e tanto meno quantificato, i possibili effetti positivi dell'accordo di servizi di marketing su rotte aeree diverse da quelle coperte da tale accordo, o la possibilità che tali effetti si protraessero una volta terminato il periodo di validità dell'accordo. Inoltre, la Germania non ha proposto nessun metodo per calcolare il possibile valore che un ipotetico MEO che avesse operato nell'aeroporto di Zweibrücken al posto di FGAZ/FZG e del Land avrebbe potuto attribuire a tali effetti al momento di valutare l'opportunità di concludere gli accordi nel 2008.
- (355) Inoltre, le informazioni disponibili non permettono di valutare la sostenibilità di tali effetti. È possibile che la pubblicità dell'aeroporto di Zweibrücken e della regione sul sito Internet di Ryanair abbia incoraggiato persone che stavano visitando il sito ad acquistare biglietti Ryanair per Zweibrücken quando la pubblicità è apparsa per la prima volta nel sito o nel periodo immediatamente successivo; tuttavia è molto improbabile che l'effetto della pubblicità sui visitatori si sia protratto o abbia influenzato gli acquisti di biglietti aerei per più di qualche settimana dopo il periodo di pubblicizzazione nel sito Internet di Ryanair. È più probabile che una campagna pubblicitaria abbia un effetto sostenibile quando le attività promozionali si sviluppano su uno o più mezzi di comunicazione pubblicitari a cui i consumatori sono regolarmente esposti in un determinato periodo. Ad esempio, una campagna pubblicitaria condotta su stazioni radio e canali TV generalisti, su siti Internet conosciuti e/o su vari manifesti pubblicitari affissi all'esterno o all'interno di luoghi pubblici può avere un effetto sostenibile se i consumatori sono regolarmente esposti a tali mezzi di comunicazione. Attività promozionali circoscritte al solo sito Internet di Ryanair, invece, ben difficilmente possono avere un effetto che si protrae a lungo dopo il termine della promozione.
- (356) Invero, è molto probabile che la maggior parte delle persone non visiti il sito Ryanair così frequentemente da ricordarsi chiaramente della regione grazie alla sola pubblicità contenuta in tale sito. Due fattori depongono a sostegno di questo argomento. In primo luogo, ai sensi dell'accordo di servizi di marketing, la promozione della regione di Zweibrücken sulla pagina principale del sito Internet di Ryanair si limitava a cinque paragrafi di 150 parole nella Sezione «Top Five Things To Do» della pagina dedicata alla destinazione di Zweibrücken, alla presenza nella pagina principale del sito www.ryanair.com, per un periodo di tempo assai breve (16 giorni), di un semplice collegamento ad un sito messo a disposizione dal Land e alla presenza, nella pagina riservata alla destinazione di Zweibrücken, di due semplici collegamenti a un altro sito messo a disposizione dal Land. Sia il tipo di attività promozionali (un semplice link con un valore di marketing limitato) sia la loro breve durata di vita avrebbero fortemente ridotto l'effetto di tali attività una volta terminata la promozione, in particolare perché le attività erano limitate al sito Internet di Ryanair e non si estendevano ad altri mezzi di comunicazione. In secondo luogo, la preponderanza delle attività di marketing stabilite nell'accordo concluso con AMS era soltanto connessa alla pagina Internet dedicata alla destinazione di Zweibrücken. È molto probabile che la maggior parte delle persone non visiti spesso tale pagina; se e quando vi accede, verosimilmente lo fa solo perché è già interessata a questa destinazione.
- (357) Di conseguenza, anche ammettendo che i servizi di marketing abbiano aumentato il traffico passeggeri sulle rotte aeree coperte dagli accordi di servizi di marketing durante il periodo di validità di tali accordi, è molto probabile che tale effetto si sia ridotto a zero o a un livello trascurabile dopo tale periodo e che l'effetto su altre rotte aeree sia stato altrettanto irrilevante.
- (358) Dagli studi di Ryanair del 17 e del 31 gennaio 2014 emerge inoltre che la produzione di benefici su rotte aeree diverse da quelle coperte dagli accordi di servizi di marketing, o al di là del periodo di attuazione degli accordi in relazione a tali rotte, quale indicato nell'accordo di servizi di marketing e nell'accordo di servizi aeroportuali, era estremamente incerta e non quantificabile con un grado di affidabilità considerato sufficiente da un MEO prudente.

- (359) Ad esempio, secondo lo studio del 17 gennaio 2014, «i profitti incrementali futuri dopo la scadenza prestabilita dell'accordo di servizi aeroportuali sono per loro natura incerti». Inoltre, lo studio suggerisce due metodi per valutare a priori gli effetti positivi degli accordi di servizi di marketing: una metodologia basata sui «flussi di cassa» e una metodologia basata sulla «capitalizzazione».
- (360) Con la metodologia basata sui flussi di cassa si valutano i benefici degli accordi di servizi di marketing e degli accordi di servizi aeroportuali stimando i ricavi futuri che potrebbero derivare al gestore aeroportuale dai servizi di marketing e dagli accordi di servizi aeroportuali, al netto dei relativi costi. Con la metodologia basata sulla capitalizzazione, invece, il miglioramento dell'immagine del marchio dell'aeroporto ottenuto attraverso i servizi di marketing è trattato come un'attività immateriale, acquisita al prezzo stabilito nell'accordo di servizi di marketing.
- (361) Lo studio evidenzia tuttavia che l'approccio basato sulla capitalizzazione presenta notevoli difficoltà e può produrre risultati inattendibili, ragion per cui l'approccio basato sui flussi di cassa sarebbe migliore. In particolare lo studio rileva quanto segue:

«L'approccio basato sulla capitalizzazione dovrebbe tenere conto unicamente della parte di spese di marketing riconducibile alle attività immateriali dell'aeroporto. Tuttavia può essere difficile identificare la parte di spese di marketing destinata alla generazione di ricavi futuri previsti per l'aeroporto (investimenti nelle attività immateriali dell'aeroporto) e non alla generazione di ricavi correnti per l'aeroporto».

Lo studio sottolinea inoltre quanto segue:

«Per applicare l'approccio basato sulla capitalizzazione, è necessario stimare il tempo medio di conservazione di un cliente riconducibile alla campagna di marketing di AMS. Nella realtà, risulta molto difficile stimare il tempo medio di conservazione di un cliente riconducibile a una campagna di AMS, perché i dati disponibili non sono sufficienti».

- (362) Lo studio del 31 gennaio 2014 propone un'applicazione pratica dell'approccio basato sui flussi di cassa. In base a tale approccio, i benefici degli accordi di servizi di marketing e di servizi aeroportuali che si protraggono anche dopo il periodo di validità dell'accordo di servizi di marketing sono espressi per mezzo di un *terminal value* calcolato alla data di scadenza dell'accordo. Il *terminal value* si calcola sulla base dei profitti incrementali che si prevede saranno generati dall'accordo di servizi aeroportuali e dall'accordo di servizi di marketing nell'ultimo anno di applicazione dell'accordo di servizi aeroportuali. Tali profitti si protraggono nel periodo successivo, che ha la stessa durata del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali, e sono corretti per tenere conto del tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa e di un fattore di probabilità destinato a riflettere la capacità dell'accordo di servizi aeroportuali e dell'accordo di servizi di marketing di contribuire ai profitti dell'aeroporto anche dopo la loro scadenza. Secondo lo studio del 31 gennaio 2014, la capacità di produrre benefici duraturi dipende da vari fattori, «tra cui la conquista di una posizione di maggiore rilievo e il rafforzamento del marchio, nonché le esternalità di rete e i passeggeri ricorrenti»; non vengono tuttavia forniti dettagli su questi fattori. Inoltre, tale metodo tiene conto di un tasso di attualizzazione che riflette i costi di capitale.
- (363) Lo studio suggerisce un fattore di probabilità del 30 %, che considera prudente. Tuttavia questo studio molto teorico non contiene elementi oggettivi seri che comprovino questo fattore, né sul piano quantitativo né su quello qualitativo. Per avvalorare questo tasso del 30 %, lo studio non si basa su fatti relativi alle attività di Ryanair, ai mercati del trasporto aereo o ai servizi aeroportuali. Lo studio non stabilisce una correlazione tra questo tasso e i fattori che menziona di sfuggita (rilievo, forza del marchio, esternalità di rete e passeggeri ricorrenti), che dovrebbero prolungare i benefici dell'accordo di servizi aeroportuali e dell'accordo di servizi di marketing anche dopo il termine del loro periodo di validità. Infine nell'analizzare la misura in cui i servizi di marketing previsti nei vari contratti con AMS potrebbero influenzare tali fattori, lo studio non si basa in alcun modo sul contenuto specifico di tali servizi.
- (364) Lo studio non dimostra nemmeno che al termine del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali e dell'accordo di servizi di marketing i profitti per il gestore aeroportuale generati da questi accordi nell'ultimo anno di applicazione degli stessi possano verosimilmente protrarsi in futuro. Analogamente, esso non fornisce elementi atti a dimostrare che il tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa sia un indicatore utile per misurare l'impatto di un accordo di servizi aeroportuali e di un accordo di servizi di marketing su un determinato aeroporto.
- (365) Ben difficilmente, quindi, un *terminal value* calcolato con il metodo indicato da Ryanair sarebbe preso in considerazione da un MEO prudente al momento di decidere se stipulare o no un accordo.

- (366) Dallo studio del 31 gennaio 2014 emerge quindi che un approccio basato sui flussi di cassa darebbe unicamente risultati molto incerti e inattendibili, così come il metodo alternativo basato sulla capitalizzazione.
- (367) Inoltre, né la Germania né i terzi interessati hanno fornito elementi atti a dimostrare che il metodo proposto da Ryanair nello studio del 31 gennaio 2014, o qualunque altro metodo volto a quantificare i profitti dopo la scadenza dei contratti di servizi aeroportuali e dei contratti di servizi di marketing, sia stato attuato con successo da gestori di aeroporti regionali simili al gestore dell'aeroporto di Zweibrücken. La Germania non ha presentato osservazioni in merito agli studi del 17 e del 31 gennaio 2014.
- (368) Inoltre un *terminal value* calcolato con il metodo proposto da Ryanair è positivo (e pertanto tende ad aumentare la redditività dell'accordo di servizi aeroportuali e dell'accordo di servizi di marketing) soltanto se è positivo il profitto incrementale atteso per effetto di tali accordi nell'ultimo anno di applicazione dell'accordo di servizi aeroportuali. Se il profitto incrementale è negativo, di solito il fatto di tenere conto del terminal value avrà per effetto di ridurre la redditività degli accordi. Sarà dimostrato in appresso (cfr. i considerando 378 e seguenti) che gli accordi del 2008 hanno determinato flussi di cassi incrementali negativi.
- (369) Inoltre, come indicato sopra (cfr. i considerando 341 e seguenti), i servizi di marketing sono chiaramente rivolti a persone che presumibilmente utilizzano la rotta coperta dall'accordo di servizi di marketing. Se questa rotta non è rinnovata alla scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali, è improbabile che i servizi di marketing continuino ad avere un effetto positivo sul traffico passeggeri dello scalo dopo la data di scadenza. È molto difficile per un gestore aeroportuale valutare la probabilità che una compagnia aerea continui a operare su una rotta alla scadenza del periodo per il quale si è impegnata a farlo nell'accordo di servizi aeroportuali. Quando si tratta di decidere l'attivazione e la chiusura di rotte, le compagnie aeree low-cost, in particolare, hanno dimostrato una grande capacità di adattamento alle condizioni di mercato, che il più delle volte cambiano molto velocemente. Pertanto in un'operazione come quella in esame nel presente caso, un MEO avveduto non farebbe affidamento sul fatto che una compagnia aerea continui ad operare sulla rotta in questione alla scadenza dell'accordo.
- (370) In conclusione, da quanto precede risulta evidente che l'unico beneficio che un MEO avveduto si attenderebbe da un accordo di servizi di marketing, e che quantificherebbe al momento di decidere se concludere o no un accordo di quel tipo insieme all'accordo di servizi aeroportuali, è che i servizi di marketing abbiano un effetto positivo sul numero di passeggeri che utilizzano le rotte coperte dagli accordi in questione per il periodo di operatività di tali rotte, indicato negli accordi. La Commissione ritiene che altri eventuali benefici siano troppo incerti per poter essere quantificati e presi in considerazione.

c) *Sulla fattibilità di un raffronto tra l'aeroporto di Zweibrücken e altri aeroporti europei*

- (371) Ai sensi dei nuovi Orientamenti, per applicare il principio MEO si può, in linea di massima, escludere l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza un determinato aeroporto quando il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure quando è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante (ovvero basata sulle informazioni disponibili e sugli sviluppi prevedibili al momento in cui l'aiuto è concesso) che l'accordo aeroporto/compagnia aerea porterà ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto⁽⁹⁶⁾. Tuttavia in relazione al primo approccio (comparazione con il «prezzo di mercato»), la Commissione dubita che attualmente sia possibile individuare un parametro adeguato per fissare un reale prezzo di mercato dei servizi forniti dagli aeroporti. Essa ritiene pertanto che un'analisi ex ante della redditività incrementale costituisca il criterio più idoneo per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree⁽⁹⁷⁾.
- (372) Si osservi che, in generale, l'applicazione del principio MEO basata su un prezzo medio in altri mercati analoghi può risultare utile qualora sia ragionevolmente possibile identificare tale prezzo o dedurlo da altri indicatori di mercato. Tuttavia questo metodo non è pertinente nel caso dei servizi aeroportuali, in quanto la struttura dei costi e dei ricavi tende a differire notevolmente da un aeroporto all'altro. Infatti i costi e i ricavi dipendono dallo stato di sviluppo di un aeroporto, dal numero di compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto, dalla sua capacità in termini di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture e dai relativi investimenti, dal quadro normativo, che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché dalle passività e dai debiti sostenuti dall'aeroporto in passato⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁶⁾ Cfr. il punto 53 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁹⁷⁾ Cfr. i punti 59 e 61 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽⁹⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 94.

- (373) A complicare un'analisi puramente comparativa contribuisce anche la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo. Come si può osservare nel presente caso, non sempre le pratiche commerciali tra aeroporti e compagnie aeree si basano esclusivamente su un piano tariffario pubblicato; al contrario, i rapporti commerciali sono assai eterogenei e prevedono ad esempio la condivisione dei rischi relativi al traffico passeggeri e di eventuali responsabilità commerciali e finanziarie connesse, programmi di incentivi standard e la modifica della ripartizione dei rischi nel corso del periodo di validità degli accordi. Di conseguenza, non è possibile confrontare effettivamente due operazioni diverse sulla base del prezzo per rotazione o del prezzo per passeggero.
- (374) Infine, presumendo che sia possibile stabilire, sulla base di un'analisi comparativa valida, che i «prezzi» praticati nell'ambito delle varie operazioni oggetto della presente valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato» determinati attraverso un campione di operazioni comparativo, la Commissione non sarebbe, tuttavia, in grado di concludere in base a ciò che tali operazioni soddisfano il test MEO ove risultasse che, quando tali prezzi sono stati fissati, il gestore aeroportuale aveva previsto che ne sarebbero derivati costi incrementali superiori ai ricavi incrementali. Un MEO non avrà pertanto alcun incentivo a offrire beni o servizi a «prezzo di mercato» qualora ciò determini una perdita incrementale.
- (375) In tali condizioni, tenendo conto delle informazioni a sua disposizione, la Commissione ritiene che non vi siano motivi per abbandonare l'approccio raccomandato negli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 riguardo all'applicazione del principio MEO ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ovvero un'analisi ex ante della redditività incrementale.

7.3.1.4. Valutazione dei costi e dei ricavi incrementali

Orizzonte temporale

- (376) Nel valutare l'opportunità di stipulare un accordo di servizi aeroportuali e/o un accordo di servizi di marketing, un MEO sceglierà l'orizzonte temporale della propria valutazione sulla base della durata degli accordi in questione o del periodo previsto in ogni singolo accordo. In altri termini, il MEO valuterà i costi e i ricavi incrementali del periodo di applicazione degli accordi.
- (377) Considerare un periodo più lungo non sembra giustificato. Nella data di stipula degli accordi, un MEO prudente non conterà sul rinnovo degli accordi alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse. Inoltre, un gestore generalmente prudente saprebbe che le compagnie aeree low-cost come Ryanair hanno notoriamente una grande capacità di adattamento all'andamento del mercato, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione del numero dei voli.

Valutazione

- (378) La Germania sostiene che FGAZ/FZG non aveva preparato piani industriali ex ante prima della stipula dei singoli accordi di servizi aeroportuali con le varie compagnie aeree. Essa ha spiegato che i piani industriali ex ante di questo tipo non erano necessari in quanto i costi dell'aeroporto potevano essere considerati, per la maggior parte, costi fissi e l'espansione delle attività commerciali non avrebbe comportato costi supplementari rilevanti.
- (379) Nondimeno, su richiesta della Commissione, la Germania ha preparato una sintesi dei costi e dei ricavi incrementali che ci si sarebbe potuti attendere all'epoca della sottoscrizione degli accordi pertinenti. La Germania ha preparato tali dati per ciascuno degli accordi conclusi con le compagnie aeree durante il periodo in esame (2000 — 2009), come illustrato sinteticamente nella tabella 8.

Tabella 8

Redditività incrementale dei contratti con Germanwings, TUIFly e Ryanair

	Germanwings (Contratto 15 sett. 2006-15 sett. 2009)	Germanwings (Contratto 30 giu. 2008-31 dic. 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (Contratto 1° apr. 2008-31 mar. 2011) ⁽²⁾	Ryanair (Contratto 22 sett. 2008-21 sett. 2009) ⁽³⁾
Passeggeri attesi	[...]	[...]	[...]	[...]
Ricavi aeronautici supplementari attesi	[...]	[...]	[...]	[...]

	Germanwings (Contratto 15 sett. 2006-15 sett. 2009)	Germanwings (Contratto 30 giu. 2008-31 dic. 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (Contratto 1° apr. 2008-31 mar. 2011) ⁽²⁾	Ryanair (Contratto 22 sett. 2008-21 sett. 2009) ⁽³⁾
Ricavi non aeronautici supplementari attesi	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi supplementari attesi	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi per il sostegno al marketing	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato nominale atteso	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato attualizzato atteso	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ ...

⁽²⁾ ...

⁽³⁾ ...

(380) Nell'elaborazione della tabella 8, la Germania ha tenuto conto dei seguenti aspetti:

- a) il numero di passeggeri attesi è stato dedotto dal numero di voli settimanali previsti ed estrapolato per la durata dell'accordo;
- b) i ricavi aeronautici attesi (tariffe dei servizi di handling e diritti di approdo, pulizia e sbrinamento ecc.) sono stati calcolati per il periodo di durata dell'accordo sulla base delle condizioni concordate con ciascuna compagnia aerea, tenendo conto degli sconti e degli incentivi pertinenti;
- c) anche i ricavi non aeronautici attesi (tariffe dei parcheggi, spese nel terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo;
- d) i costi incrementali attesi sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo, tenendo conto dell'ammortamento degli investimenti necessari per la gestione dell'aviazione commerciale (nuovo terminal, nuovi banchi del check-in, parcheggi ecc.) nonché dei costi del materiale e dei costi per il personale aggiuntivo. Si è tenuto conto dei soli costi generati da ogni singola compagnia aerea. Sulla base di tali elementi, la Germania ha sostenuto che i costi del nuovo terminal e quelli legati all'assunzione di nuovo personale erano originariamente dovuti all'avvio dell'attività di Germanwings nell'aeroporto di Zweibrücken; pertanto tali costi sono stati principalmente attribuiti al primo contratto con Germanwings;
- e) su richiesta della Commissione, i pagamenti per le attività di sostegno al marketing corrisposti a Ryanair in virtù dell'accordo tra il Land e AMS sono stati presi in considerazione come costi incrementali del contratto con Ryanair;
- f) il tasso di attualizzazione è stato calcolato sulla base dei tassi di attualizzazione della Deutsche Bundesbank a decorrere dal 2008.

(381) La Commissione riconosce la validità dell'approccio seguito dalla Germania per stimare il numero di passeggeri e in base a ciò calcolare l'incremento atteso dei ricavi aeronautici e non aeronautici. Lo stesso vale per i tassi di attualizzazione.

(382) La Commissione osserva inoltre che la Germania non concorda sul fatto che, nel calcolare i ricavi incrementali soltanto per il periodo di validità dell'accordo, non si tenga conto degli utili a lungo termine. A tale proposito, la Commissione rinvia alle argomentazioni svolte nei considerando 376 e 377, in base alle quali è effettivamente opportuno tenere conto dei soli costi e ricavi incrementali generati nell'arco della durata dell'accordo.

(383) La Commissione prende inoltre atto della dichiarazione della Germania in base alla quale l'accordo di servizi di marketing dovrebbe essere considerato non soltanto una fonte di costi ma anche una fonte di entrate. La Germania non ha proposto una metodologia per valutare gli specifici ricavi incrementali generati dall'accordo di

servizi di marketing oltre all'incremento del traffico (e dunque anche i ricavi non aeronautici) nell'aeroporto. Ad ogni modo la Commissione ha già stabilito nei considerando 347 e seguenti che un MEO, nel valutare gli effetti positivi dell'accordo di servizi di marketing, terrebbe conto soltanto dei ricavi incrementali dell'aeroporto.

- (384) Per quanto riguarda, in particolare, i costi di esercizio incrementali, la Commissione deve basarsi sui dati forniti dalla Germania e da FGAZ/FZG nella misura in cui tali dati risultano ragionevoli, in quanto non è in grado di stimare autonomamente tali costi. Lo stesso vale, in linea di principio, per i costi di investimento incrementali, in quanto la Germania e FGAZ/FZG sono maggiormente in grado di stimare quali investimenti possano essere ricondotti direttamente a uno specifico accordo di servizi aeroportuali. Dopo avere analizzato le informazioni fornite dalla Germania, la Commissione ritiene ragionevole il calcolo generale dei costi incrementali.
- (385) È altresì ragionevole che l'assunzione di personale aggiuntivo a fronte delle attività di Germanwings e gli investimenti iniziali di ristrutturazione del terminal possano essere ricondotti al primo accordo con Germanwings, in quanto proprio tale accordo è all'origine del forte impulso che è stato impresso alle operazioni di aviazione commerciale nell'aeroporto di Zweibrücken.

Conclusioni

- (386) Poiché il risultato attualizzato atteso è negativo per il primo accordo Germanwings e per gli accordi TUIFly e Ryanair, la Commissione conclude che FGAZ/FZG non ha agito come un MEO al momento della stipula di questi accordi. Per nessuno di questi due accordi l'aeroporto poteva attendersi di coprire almeno i costi incrementali da essi derivanti. Poiché, come si è detto, FGAZ/FZG non ha agito come un MEO, la sua decisione di concludere gli accordi alle condizioni alle quali essi sono stati stipulati ha conferito un vantaggio economico a Germanwings, TUIFly e Ryanair.
- (387) Al contrario, per il secondo accordo Germanwings era possibile prevedere un risultato attualizzato positivo. Ne consegue che stipulando tale accordo FGAZ/FZG non ha conferito un vantaggio economico a Germanwings.

7.3.1.5. Selettività

- (388) Il vantaggio economico di cui ai considerando (376) e seguenti è stato conferito selettivamente, in quanto solo le compagnie aeree che operano sull'aeroporto di Zweibrücken ne hanno beneficiato.
- (389) In tale contesto, l'argomentazione addotta dalla Germania secondo la quale gli sconti sui diritti aeroportuali concessi alle compagnie aeree operanti su Zweibrücken non erano selettivi deve essere respinta. La Germania ha affermato che gli sconti erano offerti a tutte le compagnie aeree che intendessero operare su Zweibrücken e pertanto sarebbero stati non selettivi.
- (390) A tale proposito, la Commissione osserva in primo luogo che i singoli accordi conclusi con le compagnie aeree si differenziano dal tariffario dei diritti aeroportuali e sono diversi gli uni dagli altri (cfr. i considerando da 67 a 72) e pertanto prevedono condizioni che sono state negoziate singolarmente. Il vantaggio concesso sarebbe pertanto selettivo con riferimento a ogni singola compagnia aerea.
- (391) In secondo luogo, tuttavia, la Commissione osserva che, anche qualora il tariffario dei diritti aeroportuali fosse stato applicato allo stesso modo per ciascuna compagnia aerea che volesse operare su Zweibrücken, un eventuale vantaggio così conferito dovrebbe comunque essere considerato selettivo. Come rilevato dall'avvocato generale Mengozzi nella causa *Deutsche Lufthansa AG/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, accettare l'argomentazione della Germania significherebbe «negare in radice la possibilità di qualificare come aiuti di Stato le condizioni alle quali un'impresa pubblica offre i propri servizi qualora tali condizioni risultino applicabili indistintamente a tutti i contraenti della stessa» ⁽¹⁰⁰⁾. L'avvocato generale Mengozzi osserva inoltre quanto segue:

«Come, a mio avviso, correttamente osservato dalla Commissione, una tale esclusione non appare in linea né con la giurisprudenza della Corte secondo cui possono avere carattere selettivo anche interventi pubblici che riguardano indistintamente tutti gli operatori di un determinato settore economico né con diversi precedenti in cui sono stati considerati selettivi vantaggi derivanti dalla fornitura di beni o servizi da parte di imprese pubbliche (o private) a tariffe o condizioni identiche per tutti gli operatori esercenti una specifica attività» ⁽¹⁰¹⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Conclusioni dell'avvocato generale, Causa C-284/12, *Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn* (2013, non ancora pubblicate, punto 50).

⁽¹⁰¹⁾ *Ibidem* (note interne omesse). Cfr. inoltre *ibidem*, punti 51-52.

7.3.1.6. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (392) Si ritiene che una misura concessa da uno Stato falsi o minacci di falsare la concorrenza quando essa può influire positivamente sulla posizione concorrenziale del beneficiario rispetto ad altre imprese con le quali il beneficiario è in concorrenza ⁽¹⁰²⁾. In pratica, si presume dunque che vi sia una distorsione della concorrenza quando uno Stato conferisce un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato in cui vi è (o potrebbe esservi) concorrenza. La giurisprudenza degli organi giurisdizionali europei ha stabilito che qualsiasi aiuto concesso a un'impresa che esercita le proprie attività sul mercato interno può incidere sugli scambi tra gli Stati membri ⁽¹⁰³⁾.
- (393) Dal 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore del terzo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo ⁽¹⁰⁴⁾, i vettori aerei possono operare liberamente voli su collegamenti intra-europei. Come ha osservato la Corte di giustizia,

«quando un'impresa opera in un settore [...] nel quale viene esercitata un'effettiva concorrenza da parte di produttori di vari Stati membri, qualsiasi aiuto che essa riceva dalle autorità pubbliche è idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri ed a pregiudicare la concorrenza, in quanto la sua conservazione sul mercato impedisce ai concorrenti di accrescere la loro quota di mercato e diminuisce le loro possibilità di incrementare le esportazioni» ⁽¹⁰⁵⁾.

- (394) La Commissione ha concluso che FGAZ/FZG e il Land della Renania-Palatinato hanno conferito un vantaggio selettivo a Germanwings, TUIFly e Ryanair. Tali compagnie aeree operano su un mercato competitivo a livello dell'UE e il vantaggio che hanno ricevuto era atto a migliorare la loro posizione concorrenziale su tale mercato. Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il vantaggio conferito a Germanwings, TUIFly e Ryanair è atto a falsare la concorrenza e a incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.3.1.7. *Conclusione*

- (395) Per i motivi sopra esposti, la Commissione conclude che Germanwings, TUIFly e Ryanair hanno ricevuto aiuti di Stato rispettivamente per circa 1 054 985 EUR, 232 781 EUR e 464 879 EUR.

7.3.2. COMPATIBILITÀ

- (396) La Commissione osserva che la Germania non ha addotto argomentazioni volte a dimostrare che l'aiuto concesso a TUIFly, Germanwings e Ryanair è compatibile con il mercato interno.
- (397) Basandosi sulla giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽¹⁰⁶⁾, la Commissione ricorda che spetta alla Germania indicare il fondamento normativo sulla cui base una misura di aiuto di Stato può essere ritenuta compatibile con il mercato interno e dimostrare che sono soddisfatte tutte le condizioni necessarie. Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione aveva chiesto alla Germania di fornire informazioni per chiarire se fosse possibile stabilire la compatibilità ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. La Germania, tuttavia, non ha presentato informazioni volte a dimostrare il soddisfacimento delle condizioni pertinenti relative alla compatibilità degli aiuti di avviamento ai sensi degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005. Peraltro le parti interessate che hanno presentato osservazioni non hanno addotto argomentazioni atte a dimostrare la compatibilità della misura di aiuto di Stato con il mercato interno.
- (398) Tuttavia la Commissione ritiene utile valutare brevemente se gli aiuti di Stato in questione possano essere considerati aiuti di avviamento compatibili.

⁽¹⁰²⁾ Causa C-730/79, *Philip Morris Holland BV/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11) e cause riunite T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, da T-600/97 a T-607/97, T-1/98, da T-3/98 a T-6/98 e T-23/98, *Alzetta Mauro e altri/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 2000, pag. II-2325, punto 80).

⁽¹⁰³⁾ Causa C-730/79, *Philip Morris Holland BV/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1980, pag. 2671, punti 11 e 12) e causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Regione fiamminga)/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1998, pag. II-717, punti da 48 a 50).

⁽¹⁰⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1), regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8) e regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci, (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15).

⁽¹⁰⁵⁾ Causa C-305/89, *Italia/Commissione* (Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 26).

⁽¹⁰⁶⁾ Cfr. ad esempio la causa C-364/90, *Italia/Commissione* (Raccolta 1993, pag. I-2097, punto 20).

7.3.2.1. Quadro giuridico applicabile

(399) Per gli aiuti di avviamento, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione stabiliscono quanto segue:

«La Commissione applica i principi di cui ai presenti orientamenti a tutte le misure di aiuto all'avviamento notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se le misure sono state notificate prima di tale data. In conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, la Commissione applicherà agli aiuti all'avviamento alle compagnie aeree illegalmente concessi le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso. Di conseguenza, essa non applicherà i principi di cui ai presenti orientamenti nel caso di aiuti all'avviamento illegalmente concessi alle compagnie aeree a decorrere dal 4 aprile 2014»⁽¹⁰⁷⁾.

(400) Gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, a loro volta, stabiliscono quanto segue:

«La Commissione esaminerà la compatibilità [...] di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato [ora articolo 108, paragrafo 3, del trattato], in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea».

(401) Poiché gli accordi con Germanwings, TUIFly e Ryanair sono stati conclusi dopo la pubblicazione, nella Gazzetta ufficiale, degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, detti orientamenti costituiscono la base giuridica applicabile per la valutazione della loro compatibilità con il mercato interno.

7.3.2.2. Valutazione della compatibilità a norma degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005

(402) Poiché le condizioni relative alla compatibilità degli aiuti di avviamento stabilite al punto 79 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 sono cumulative, la Commissione ritiene che per concludere che l'aiuto a favore delle compagnie aeree non è compatibile, è sufficiente dimostrare il mancato soddisfacimento di una sola di tali condizioni. La Commissione inizia la sua analisi dalla condizione di cui al punto 79, lettera d), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

(403) Il punto 79, lettera d), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 prevede, tra l'altro, che l'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili. I costi ammissibili sono definiti come *«costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera»⁽¹⁰⁸⁾.*

(404) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha osservato che gli accordi con Germanwings, TUIFly e Ryanair non prevedevano alcun nesso tra l'aiuto concesso e i costi ammissibili. Pertanto, è stato chiesto alla Germania di fornire informazioni dettagliate riguardo al collegamento tra l'aiuto e i costi ammissibili. Né la Germania né i soggetti terzi che hanno trasmesso osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento hanno fornito simili informazioni. Alla luce di quanto precede, e tenuto conto del fatto che gli accordi con le compagnie aeree in questione non fanno alcun riferimento ai costi delle compagnie aeree, né tantomeno ai costi ammissibili, la Commissione conclude che la condizione di compatibilità stabilita al punto 79, lettera d), degli Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 non è soddisfatta.

(405) In conclusione, l'aiuto a favore delle compagnie aeree non costituisce un aiuto di avviamento compatibile, in quanto almeno una delle condizioni di compatibilità non è stata soddisfatta. L'aiuto di Stato concesso a Germanwings, TUIFly e Ryanair costituisce quindi un aiuto di Stato illegale e incompatibile e deve essere recuperato.

8. RECUPERO

(406) Conformemente al trattato e alla giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, è competente a decidere che lo Stato membro interessato deve abolire o modificare tale aiuto⁽¹⁰⁹⁾. Sempre secondo la giurisprudenza costante della Corte, l'obbligo imposto a uno Stato di abolire un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è finalizzato al ripristino dello status quo ante⁽¹¹⁰⁾. La Corte ha stabilito al riguardo che tale obiettivo è raggiunto quando il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, perdendo quindi il

⁽¹⁰⁷⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 174.

⁽¹⁰⁸⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, punto 79, lettera e).

⁽¹⁰⁹⁾ Causa C-70/72 Commissione/Germania (Raccolta 1973, pag. 813, punto 13).

⁽¹¹⁰⁾ Cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Spagna/Commissione (Raccolta 1994, pag. I-4103, punto 75).

vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ⁽¹¹⁾).

- (407) Facendo seguito a tale giurisprudenza, l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽¹²⁾ ha stabilito che «[n]el 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».
- (408) Pertanto l'aiuto di Stato di cui sopra (cfr. i considerando 282, 297, 318, 320, 395 e 405, tenendo conto dei considerando 198, 199 e 200), deve essere rimborsato alla Germania nella misura in cui è stato corrisposto.
- (409) La tabella 9 riporta gli importi indicativi da recuperare.

Tabella 9

Informazioni sugli importi indicativi dell'aiuto ricevuto, da recuperare e già recuperati

Identità del beneficiario	Importo indicativo totale dell'aiuto ricevuto (EUR)	Importo indicativo totale dell'aiuto da recuperare ⁽¹⁾ (EUR) (Capitale)	Importo totale già rimborsato (EUR)	
			Capitale	Interessi ⁽²⁾
FGAZ/FZG: sovvenzioni dirette agli investimenti				
FGAZ/FZG: apporti di capitale				
FGAZ/FZG: garanzia al 100 %				
FGAZ/FZG: partecipazione al cash pool				
Germanwings	1 115 971	1 115 971		
TUIFly	233 002	233 002		
Ryanair/AMS	469 132	469 132		

⁽¹⁾ Gli importi da recuperare presso FGAZ/FZG devono essere calcolati sulla base della formula di cui all'articolo 3 e non possono, a questo stadio, essere identificati in misura approssimativa.

⁽²⁾ Poiché l'aiuto risulta messo a disposizione delle compagnie aeree in maniera continuativa durante il periodo in questione, la Commissione ritiene accettabile fissare come data a decorrere dalla quale devono essere calcolati gli interessi sulla somma da recuperare l'ultimo giorno del periodo per il quale l'importo dell'aiuto è stato calcolato (ad esempio 31 dicembre se il periodo coincide con un anno solare, oppure 31 ottobre se tale periodo inizia il 1° gennaio e termina il 31 ottobre). A tale proposito, scegliendo l'ultimo giorno del periodo interessato, la Commissione adotta l'approccio più favorevole ai beneficiari.

- (410) Per tenere conto del vantaggio effettivo ricevuto dalla compagnia aerea e dalle sue controllate in virtù degli accordi, gli importi indicati nella tabella 9 possono essere corretti alla luce della documentazione di supporto prodotta dalla Germania, in base a quanto segue: i) differenza tra gli importi presentati ex post effettivamente corrisposti dalla compagnia aerea a titolo di pagamento dei diritti aeroportuali (compresi il diritto di approdo, la tassa di imbarco passeggeri e i servizi di assistenza a terra nel quadro dell'accordo di servizi aeroportuali) e i flussi di cassa previsti ex ante per queste voci di entrata, indicati nella tabella 8; ii) differenza tra gli importi presentati ex post effettivamente corrisposti per il marketing alla compagnia aerea o alle sue controllate in applicazione degli accordi di servizi di marketing e le spese per il marketing previste ex ante, corrispondenti agli importi indicati nella tabella 8.

⁽¹¹⁾ Causa C-75/97 Belgio/Commissione (Raccolta 1999, pag. I-3671, punti 64-65).

⁽¹²⁾ 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).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato al quale la Germania ha dato illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato in favore di *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* («FGAZ»)/*Flughafen Zweibrücken GmbH* («FZG») tra il 2000 e il 2009 mediante sovvenzioni dirette agli investimenti, apporti di capitale annuali, la concessione, a titolo gratuito, di una garanzia al 100 % su un prestito bancario e la possibilità data a FGAZ di partecipare al cash pool del Land della Renania-Palatinato è incompatibile con il mercato interno.
2. L'aiuto di Stato al quale la Germania ha illegalmente dato esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato in favore di Germanwings, TUIFly e Ryanair/AMS mediante accordi di servizi aeroportuali e accordi di servizi di marketing conclusi il 15 settembre 2006 (Germanwings), il 1° aprile 2008 (TUIFly) e il 22 settembre 2008/6 ottobre 2008 (Ryanair/Airport Marketing Services («AMS»)) è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. Il prestito concesso a FZG dalla *Sparkasse Südwestpfalz* non costituisce aiuto di Stato.
2. L'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra FZG e Germanwings il 30 giugno 2008 non costituisce aiuto di Stato.

Articolo 3

1. La Germania procede al recupero dell'aiuto incompatibile di cui all'articolo 1 presso i beneficiari.
2. FGAZ e FZG sono responsabili in solido del rimborso dell'aiuto di Stato percepito da ciascuna di esse.
3. Ryanair e AMS sono responsabili in solido del rimborso dell'aiuto di Stato percepito da ciascuna di esse.
4. Le somme da recuperare sono le seguenti:
 - a) per quanto riguarda le sovvenzioni dirette agli investimenti concesse dal Land della Renania-Palatinato e da ZEF a favore di FZG: **20 564 170 EUR** erogati tra il 12 dicembre 2000 e il 31 dicembre 2009, al netto dei costi del servizio dei vigili del fuoco e dei costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della *Luftsicherheitsgesetz* nella misura in cui erano coperti dalle sovvenzioni dirette agli investimenti;
 - b) per quanto riguarda gli apporti di capitale annuali effettuati dal Land della Renania-Palatinato e da ZEF a favore di FGAZ: **26 629 000 EUR** erogati tra il 2000 e il 2009, al netto dei costi del servizio dei vigili del fuoco e dei costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della *Luftsicherheitsgesetz* nella misura in cui erano coperti dagli apporti di capitale annuali, e al netto delle somme concesse prima del 12 dicembre 2000;
 - c) per quanto riguarda la garanzia al 100 % sul prestito concessa dal Land della Renania-Palatinato a favore di FZG: l'equivalente sovvenzione della garanzia, da determinarsi ai sensi della comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie;
 - d) per quanto riguarda la partecipazione di FGAZ al cash pool del Land della Renania-Palatinato: l'equivalente sovvenzione delle condizioni di prestito vantaggiose, da determinarsi ai sensi della comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 12 dicembre 2007, al netto di eventuali vantaggi ottenuti su prestiti che sono stati utilizzati a copertura dei costi dei servizi dei vigili del fuoco e dei costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della *Luftsicherheitsgesetz*;
 - e) per quanto riguarda l'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Germanwings e FZG il 15 settembre 2006: l'importo dell'aiuto incompatibile;
 - f) per quanto riguarda l'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra TUIFly e FZG il 1° aprile 2008: l'importo dell'aiuto incompatibile;
 - g) per quanto riguarda l'accordo di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing stipulati tra Ryanair e FZG il 22 settembre 2008 e tra AMS e il Land della Renania-Palatinato il 6 ottobre 2008: l'importo dell'aiuto incompatibile.

5. Le somme da recuperare comprendono gli interessi maturati tra la data in cui sono state poste a disposizione dei beneficiari fino a quella del loro effettivo recupero.
6. La Germania comunica le date precise in cui l'aiuto di Stato è stato messo a disposizione dei rispettivi beneficiari.
7. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽¹¹³⁾.
8. La Germania annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 1 con effetto alla data di adozione della presente decisione.

Articolo 4

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.
2. La Germania garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 5

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Germania trasmette le seguenti informazioni:
 - a) l'importo complessivo dell'aiuto ricevuto dai beneficiari e in particolare:
 - i) l'importo delle sovvenzioni dirette agli investimenti, degli apporti di capitale e dell'equivalente sovvenzione dei prestiti vantaggiosi concessi a copertura dei costi del servizio dei vigili del fuoco e l'importo dei costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 3, della LuftSiG;
 - ii) informazioni relative all'affidabilità creditizia di FGAZ/FZG all'epoca in cui era stata concessa la garanzia al 100 % e in cui era stato erogato ciascun prestito attraverso il cash pool, allo scopo di consentire alla Commissione di stabilire l'equivalente sovvenzione della garanzia e delle condizioni vantaggiose dei prestiti erogati tramite il cash pool ai sensi, rispettivamente, della comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie e della comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 12 dicembre 2007;
 - b) l'importo complessivo (capitale e interessi per il recupero) che deve essere recuperato presso ciascun beneficiario;
 - c) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;
 - d) i documenti attestanti che ai beneficiari è stato imposto di rimborsare l'aiuto.
2. La Germania informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1. La Germania trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 6

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° ottobre 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹¹³⁾ 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).