

DECISIONE (UE) 2016/2069 DELLA COMMISSIONE**del 1° ottobre 2014****relativa alle misure SA.14093 (C 76/2002) cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di Brussels South Charleroi Airport e di Ryanair***[notificata con il numero C(2014) 6849]***(Il testo in lingua francese 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 aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽²⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Da informazioni apparse sulla stampa belga nel mese di luglio 2001 e a seguito di una denuncia presentata nel gennaio 2002, la Commissione è venuta a conoscenza di una serie di misure di aiuto concesse dalle autorità belghe alla compagnia aerea Ryanair Ltd (di seguito «Ryanair») perché operasse collegamenti aerei sull'aeroporto di Charleroi. Al riguardo, le autorità belghe hanno trasmesso alla Commissione informazioni con lettere datate 21 novembre 2001, 13 giugno 2002, 4 luglio 2002, nonché in occasione di una riunione tenutasi il 9 ottobre 2002.
- (2) Con lettera dell'11 dicembre 2002 ⁽³⁾ (di seguito la «decisione di avvio»), la Commissione ha informato il Belgio della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE (in appresso il «procedimento di indagine formale») in merito alle suddette misure. Il Belgio ha trasmesso le sue osservazioni il 14 febbraio 2003.
- (3) La decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle misure in esame entro un mese a decorrere dalla data di pubblicazione.
- (4) La Commissione ha ricevuto alcune osservazioni da parte degli interessati e le ha trasmesse al Belgio con lettere del 19 marzo e del 22 aprile 2003 per consentire alle autorità belghe di formulare eventuali commenti. La Commissione ha ricevuto i commenti del Belgio con lettere del 16 e del 27 maggio 2003.
- (5) Su richiesta della Commissione, sono state organizzate tre riunioni con le autorità belghe, svoltesi rispettivamente il 24 giugno 2003, il 23 e il 25 luglio 2003. Alle riunioni ha fatto seguito la trasmissione, il 27 agosto 2003, di un complemento di informazione richiesto dalla Commissione.
- (6) Il 19 dicembre 2003 il Belgio ha trasmesso alla Commissione una lettera contenente ulteriori informazioni. Nella stessa, le autorità belghe chiedevano di incontrare nuovamente i rappresentanti della Commissione, riunione che si è poi tenuta il 16 gennaio 2004.

⁽¹⁾ 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 («TFUE»). In entrambi i casi le disposizioni sono sostanzialmente identiche. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il TFUE ha inoltre introdotto alcuni cambiamenti nella terminologia, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione», di «mercato comune» con «mercato interno» e di «Tribunale di primo grado» con «Tribunale». Nella presente decisione viene utilizzata la terminologia del TFUE.

⁽²⁾ GU C 248 del 17.8.2012, pag. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ GU C 18 del 25.1.2003, pag. 3.

- (7) Il 12 febbraio 2004 ⁽⁵⁾ (in appresso «la decisione del 2004») la Commissione ha adottato una decisione finale parzialmente negativa.
- (8) Questa decisione è stata annullata da una sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008 ⁽⁶⁾ (di seguito «la sentenza del 2008») che ha obbligato la Commissione ad adottare una nuova decisione finale in merito alle misure in questione. Il Tribunale ha considerato viziato da un errore di diritto il fatto che la Commissione non abbia esaminato insieme le misure concesse a favore di Ryanair dalla regione Vallonia (in appresso «la regione») e dal gestore dell'aeroporto di Charleroi (la società anonima Brussels South Charleroi Airport, di seguito «BSCA») e il fatto che la Commissione non abbia verificato se, considerate unitamente, queste due entità si fossero comportate da investitori razionali operanti in un'economia di mercato. La sentenza del 2008 ha comportato il riavvio del procedimento di indagine formale che era stato chiuso con la decisione finale del 2004.
- (9) Con lettera del 23 luglio 2010, la Commissione ha dato la possibilità al Belgio e alle parti che avevano presentato osservazioni nell'ambito del procedimento di indagine formale avviato l'11 dicembre 2002 di trasmettere nuove osservazioni nel quadro del procedimento di indagine formale riavviato dopo la sentenza del 2008. Su richiesta della Commissione del 20 aprile 2011, le autorità belghe hanno inviato informazioni complementari con lettere del 14 luglio e del 21 settembre 2011.
- (10) Con lettera del 21 marzo 2012 la Commissione ha informato il Belgio della sua decisione di estendere a nuove misure il procedimento di indagine formale (di seguito «la decisione di estensione del 2012»).
- (11) La decisione di estensione del 2012 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁷⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle misure in questione.
- (12) Il Belgio ha trasmesso le sue osservazioni il 22 maggio 2012, ma esse non contenevano la tabella di sintesi riportata all'allegato 1 della decisione di estensione del 2012. La suddetta tabella è stata trasmessa il 5 giugno 2012.
- (13) Il 9 agosto 2012 la Commissione ha richiesto informazioni aggiuntive soprattutto sugli oneri sostenuti dalla Société Wallonne des Aéroports (di seguito «SOWAER») nell'ambito dei suoi investimenti per l'aeroporto di Charleroi e delle sue attività a favore di BSCA. Il 3 settembre 2012 le autorità belghe hanno trasmesso i conti annuali di SOWAER per gli anni dal 2001 al 2004; il 9 e il 18 ottobre 2012 le suddette autorità hanno trasmesso informazioni aggiuntive.
- (14) Il 26 ottobre 2012, a seguito di una riunione, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni che le autorità belghe hanno trasmesso il 9 novembre 2012.
- (15) La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte dei seguenti interessati:
- le osservazioni della parte interessata C sono pervenute il 14 settembre 2012,
 - le osservazioni del Board of Airline Representatives sono pervenute il 17 settembre 2012, così come quelle di Air France, Association of European Airlines e Brussels Airport Company,
 - le osservazioni di Brussels Airlines sono state ricevute il 18 settembre 2012,
 - le osservazioni di BSCA sono arrivate il 4 ottobre 2012,
 - Ryanair ha trasmesso le sue osservazioni il 3 ottobre 2012 facendo riferimento alle osservazioni inviate il 30 settembre 2011, il 13 aprile 2012 e il 4 luglio 2012. Ryanair ha trasmesso ulteriori osservazioni il 10 aprile 2013, il 20 dicembre 2013 e il 17 e 31 gennaio 2014.
- (16) Con lettere del 2 luglio e del 29 ottobre 2012, del 3 maggio 2013, del 22 gennaio e del 24 febbraio 2014, la Commissione ha inoltrato queste osservazioni alle autorità belghe per dare loro la possibilità di commentarle. La Commissione ha ricevuto i commenti del Belgio con lettere del 17 luglio 2012, del 14 dicembre 2012 e del 5 giugno 2013.

⁽⁵⁾ Decisione della Commissione 2004/393/CE, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽⁶⁾ Sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione, T-196/04, Raccolta 2008, pag. II – 03646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 2.

- (17) Il 14 gennaio 2014 la Commissione ha chiesto alle autorità belghe ulteriori informazioni, soprattutto ai fini dell'applicazione del test dell'investitore privato operante in economia di mercato alle misure concesse a favore di BSCA. Il Belgio ha risposto con lettere del 7 e del 24 febbraio 2014, ma queste risposte erano incomplete e la Commissione ha inviato alle autorità belghe un sollecito il 10 marzo 2014 indicando le risposte mancanti e chiedendo una risposta in merito. Ulteriori elementi sono stati trasmessi dal Belgio il 24 marzo 2014.
- (18) Il 7 febbraio 2014 la Commissione ha chiesto al Belgio informazioni aggiuntive, soprattutto sulle misure a favore di Ryanair, e il 18 e il 24 marzo 2014 il Belgio ha fornito una parte delle risposte alle questioni sollevate.
- (19) Sempre il 7 febbraio 2014 si è svolta una riunione presso l'aeroporto di Charleroi tra i rappresentanti della regione Vallonia, di SOWAER e BSCA, da un lato, e i servizi della Commissione, dall'altro.
- (20) Il 25 febbraio e l'11 marzo 2014 la Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive e soprattutto chiarimenti sugli elementi comunicati dal Belgio il 7 e il 24 febbraio 2014 in merito alle misure della regione e di SOWAER a favore di BSCA. Le autorità belghe hanno risposto con lettere del 25 marzo e del 4 aprile 2014 (allegati inviati il 9 aprile dello stesso anno).
- (21) Il 17 e 19 marzo 2014, a seguito dell'adozione degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (di seguito «gli orientamenti sull'aviazione») ⁽⁸⁾, la Commissione ha invitato il Belgio e le parti interessate a presentare osservazioni sull'applicazione degli orientamenti sull'aviazione al caso di specie. Inoltre il 15 aprile 2014 è stato pubblicato un avviso con cui gli Stati membri e i soggetti interessati erano invitati a presentare le loro osservazioni, anche sul caso in questione, alla luce dell'entrata in vigore degli orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree. La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte di Brussels Airport Company, Brussels Airlines, «Board of Airlines Representatives», Air France e dell'associazione «Transport and Environnement» e il 26 maggio 2014 le ha trasmesse al Belgio, che a sua volta ha fatto pervenire le sue osservazioni il 26 giugno 2014.
- (22) L'11 aprile 2014 si è tenuta una nuova riunione tra i servizi della Commissione, da un lato, e il Belgio, BSCA e SOWAER, dall'altro. A seguito di questa riunione il Belgio ha trasmesso alcuni documenti e una nota datata 5 maggio 2014 sui compiti di servizio pubblico affidati a BSCA.
- (23) Il 5 maggio 2014 la Commissione ha inviato alle autorità belghe una nuova richiesta di informazioni alla quale queste ultime hanno risposto il 13 maggio 2014.
- (24) Con lettera del 7 maggio 2014 il Belgio ha accettato che nel caso di specie, considerato l'impegno assunto dai servizi della Commissione di comunicargli quanto prima una traduzione della decisione in lingua olandese, la Commissione potesse a titolo eccezionale notificargli in virtù dell'articolo 297 del TFUE la decisione in lingua francese. Il Belgio ha accettato che solo la versione in lingua francese della decisione facesse fede e che gli effetti della decisione decorressero dalla notifica della stessa in lingua francese.
- (25) Il 2 luglio 2014, a seguito della pubblicazione del progetto di orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, Brussels Airlines ha inviato una versione aggiornata delle sue osservazioni del 25 settembre 2013. Tali osservazioni sono state trasmesse il 4 luglio 2014 al Belgio, che le ha commentate con lettera del 18 luglio 2014.

2. ELEMENTI DI CONTESTO RELATIVI ALLE MISURE IN ESAME

2.1. Creazione di BSCA e di SOWAER – Cronologia degli impegni della regione Vallonia e di SOWAER relativi a Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Riforma istituzionale del 1980

- (26) La legge di riforma istituzionale dell'8 agosto 1980 ha assegnato alle regioni belghe le competenze relative alle infrastrutture e alla gestione degli aerodromi e degli aeroporti pubblici ubicati sul loro territorio, ad eccezione dell'aeroporto di Bruxelles-National per il quale lo Stato federale belga ha mantenuto le competenze in questione.

⁽⁸⁾ GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3.

- (27) Secondo le autorità belghe ⁽⁹⁾, il governo vallone ha deciso di sfruttare le potenzialità economiche offerte da tali infrastrutture di trasporto e di effettuare progressivamente gli investimenti richiesti. Il 2 maggio 1989 il governo vallone ha approvato una nota del ministro dei Trasporti in cui si legge che «[l']obiettivo principale dell'esecutivo è pertanto di fare tutto il possibile affinché gli aeroporti e aerodromi valloni raggiungano rapidamente la soglia di redditività. A tal fine è necessario intraprendere congiuntamente molte azioni, in particolare in materia di infrastrutture».

2.1.2. Creazione di BSCA e convenzione regione/BSCA del 1991

- (28) Nel 1991 la regione ha creato BSCA per gestire l'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud (di seguito «l'aeroporto di Charleroi»).
- (29) Con una convenzione del 9 luglio 1991 (di seguito «la convenzione regione/BSCA»), BSCA ha ottenuto dalla regione per una durata cinquantennale:
- una concessione di servizio per la gestione commerciale delle aree pubbliche dell'aeroporto di Charleroi,
 - una concessione demaniale relativa all'utilizzo permanente ed esclusivo della zona aeroportuale.
- (30) La convenzione regione/BSCA, compreso il capitolato d'oneri allegato alla convenzione (di seguito «il capitolato d'oneri»), stabilisce la ripartizione degli oneri tra la regione Vallonia e BSCA:
- a) Per quanto riguarda la concessione di servizio, la convenzione regione/BSCA ⁽¹⁰⁾ prevede che BSCA «assuma a proprie spese» gli obblighi connessi alla gestione tecnica e commerciale della zona aeroportuale. Tuttavia, in applicazione dell'articolo 25 del capitolato d'oneri, la regione si farà carico «del costo dei servizi antincendio ⁽¹¹⁾ e manutenzione ⁽¹²⁾» fino al 1° gennaio 1997.
 - b) Per quanto riguarda la concessione demaniale, la convenzione prevede che la regione si faccia carico della preparazione, così come di tutti i lavori di sistemazione, installazione e dotazione della zona in concessione ⁽¹³⁾, mentre BSCA resta responsabile della pulizia e della manutenzione della suddetta zona (...) ⁽¹⁴⁾. Il capitolato d'oneri ⁽¹⁵⁾ prevede inoltre un programma annuale o pluriennale di equipaggiamento, proposto da BSCA e stabilito di concerto con la regione, il cui finanziamento spetterà all'autorità concedente.
- (31) Per quanto riguarda i diritti, la convenzione ⁽¹⁶⁾ prevede che:
- BSCA sia autorizzata a riscuotere i diritti legati al traffico aeroportuale e quelli corrispondenti a qualsiasi prestazione di servizi che sia eventualmente chiamata a effettuare,
 - BSCA versi alla regione Vallonia, in cambio della concessione, un canone annuo pari al 35 % dei diritti aeroportuali riscossi da BSCA nell'anno precedente. L'importo di questo canone viene destinato a un fondo per il finanziamento degli interventi necessari a risolvere i problemi ambientali causati dall'utilizzo dell'aeroporto.

2.1.3. Misure relative al versamento della sovvenzione «antincendio-manutenzione» da parte della regione a BSCA dal 1997 al 2002

- (32) In applicazione dell'atto aggiuntivo 2 del capitolato d'oneri, la copertura del «costo dei servizi antincendio e manutenzione» da parte della regione è stata prorogata fino al 1° gennaio 2000.

⁽⁹⁾ Nota del Belgio del 24 febbraio 2014.

⁽¹⁰⁾ Articolo 3.2 della convenzione regione/BSCA.

⁽¹¹⁾ A norma dell'articolo 12 del capitolato d'oneri, il servizio antincendio è definito in riferimento alle norme dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

⁽¹²⁾ In applicazione degli articoli 12 e 19 del capitolato d'oneri, il servizio di manutenzione è definito come «il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi, del carreggio, ecc.», come pure «la manutenzione di terreni, edifici e attrezzature, opere e materiali facenti parte della concessione o messi a disposizione in modo tale che siano sempre utilizzabili per i fini ai quali sono destinati».

⁽¹³⁾ Articolo 10.1 della convenzione regione/BSCA.

⁽¹⁴⁾ Ai sensi dell'articolo 13.2 della convenzione regione/BSCA, BSCA è responsabile della pulizia e della manutenzione della zona in concessione, oltre che degli eventuali interventi di riparazione grandi o piccoli che dovessero rendersi necessari. L'atto aggiuntivo 1 alla convenzione ha tuttavia limitato la responsabilità di BSCA solo ai grandi interventi di riparazione determinati dalla mancanza di manutenzione urgente.

⁽¹⁵⁾ Articolo 22 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione regione/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Articolo 18 della convenzione regione/BSCA.

- (33) La regione si è inoltre fatta carico della copertura del costo dei servizi antincendio e manutenzione per gli anni 2000 ⁽¹⁷⁾ e 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) Per quanto riguarda l'anno 2002, il Belgio fa notare che benché fosse previsto che la regione continuasse a concedere una compensazione per questi costi, la creazione di SOWAER e la costituzione di un nuovo quadro giuridico hanno comportato un ritardo nella formalizzazione della proroga di tale compensazione. Secondo le autorità belghe, il mantenimento di questo impegno è stato confermato con lettera del 5 luglio 2001 inviata da BSCA all'amministrazione vallona dei trasporti e delle infrastrutture, che espone nel dettaglio le grandi linee del bilancio 2002 di BSCA dedicate ai costi legati a questi servizi, a seguito di una conversazione telefonica nel corso della quale la regione avrebbe confermato la copertura di questi servizi per il 2002.

2.1.4. Fondamenti del piano di investimento per l'aeroporto di Charleroi nel biennio 1999-2000

- (35) Alla fine degli anni 1990 sono stati realizzati da consulenti esterni alcuni studi sulle possibilità di sviluppo dell'aeroporto di Charleroi. In tal senso, la regione ha commissionato a Tractebel uno studio di sviluppo strategico dell'aeroporto di Charleroi che si è concluso nell'aprile 2000 ⁽¹⁹⁾. Parallelamente, uno studio di Roland Berger International Management Consultant del luglio 2000 si è incentrato sullo sviluppo di una strategia aeroportuale per la Vallonia ⁽²⁰⁾. Infine anche Grands Travaux de Marseille, nell'ambito delle trattative avviate con la regione dall'inizio del 2001 in vista di un suo eventuale ingresso nel capitale di BSCA, ha commissionato uno studio sul potenziale sviluppo dell'aeroporto ⁽²¹⁾.
- (36) Secondo le autorità belghe era indubbio, anche prima di questi studi, che fosse necessario costruire una nuova aerostazione nella zona nord del sito a causa dei vincoli tecnici connessi all'infrastruttura esistente ⁽²²⁾. Alcuni terreni erano già stati espropriati dall'agenzia intercomunale Igretec incaricata della creazione dell'«Aéropôle». La regione ha effettuato direttamente alcuni espropri negli anni 1990 e nel 1999 l'agenzia intercomunale le ha trasferito alcuni terreni che aveva espropriato. È su questi terreni che è stato costruito il nuovo terminal passeggeri attualmente operativo.
- (37) In una seduta del 20 luglio 2000 la regione Vallonia ha approvato gli orientamenti di un accordo quadro riguardante un programma di investimento pluriennale nell'aeroporto di Charleroi, menzionando in particolare «il progetto di una nuova aerostazione passeggeri», per uno stanziamento complessivo di 113,74 milioni di EUR.

Tabella 1

Investimenti infrastrutturali previsti dall'accordo quadro del 20 luglio 2000

(milioni)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totale BEF	Totale EUR
Terreni	145					38			183	4,54
Infrastrutture	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ Ai sensi del decreto del 16 dicembre 1999 sul bilancio generale delle spese della regione Vallonia per l'esercizio finanziario 2000 e del decreto del 27 settembre 2000 del governo vallone con il quale si concede una sovvenzione di gestione a BSCA destinata a coprire le spese relative ai servizi antincendio e manutenzione dell'aeroporto di Charleroi per l'anno 2000.

⁽¹⁸⁾ In applicazione del decreto del 14 dicembre 2000 sul bilancio generale delle spese della regione Vallonia per l'esercizio finanziario 2001 e del decreto del 4 ottobre 2001 del governo vallone con il quale si concede una sovvenzione di gestione a BSCA destinata a coprire le spese relative ai servizi antincendio e manutenzione dell'aeroporto di Charleroi per l'anno 2001.

⁽¹⁹⁾ Questo studio verteva sul piano di sviluppo dell'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud a medio termine (5 anni) e a lungo termine (20 anni). Faceva riferimento al progetto della nuova aerostazione nord e conteneva una descrizione precisa degli investimenti proposti.

⁽²⁰⁾ In questo studio erano evidenziati i potenziali segmenti per l'aeroporto di Charleroi e in particolare l'eventualità di una base *low cost* menzionando Ryanair. Lo studio quantificava gli investimenti da realizzare per sviluppare l'aeroporto: la rete di piste, gli espropri, le reti fognarie e reti varie, i riparti di terreno e gli sterri, la nuova aerostazione, il parcheggio, i collegamenti e l'accesso privato all'aeroporto, l'accesso pubblico stradale e altro (carburanti, torre di controllo, materiale rotabile, ecc.).

⁽²¹⁾ Questo studio confermava il segmento di sviluppo per l'aeroporto di Charleroi, ovvero quello delle compagnie *low cost*, delle compagnie regionali e delle compagnie charter. Esso confermava che Ryanair costituiva una rapida opportunità di sviluppo del traffico a breve termine con 5 aerei basati. Lo studio analizzava inoltre le condizioni tecniche legate all'arrivo delle compagnie aeree Easyjet e Go, così come delle compagnie regionali e charter.

⁽²²⁾ Questi vincoli tecnici erano legati alla necessità di dotarsi di un sistema ILS (*Instrument landing system*) di categoria III per consentire gli atterraggi in caso di scarsa visibilità, elemento indispensabile per accogliere compagnie aeree con aerei basati e linee regolari. All'epoca il progetto del parco di attività economiche «Aéropôle» secondo la versione iniziale si estendeva molto più a sud e avrebbe reso impossibile lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

- (38) L'8 novembre 2000 la regione ha adottato una decisione in esecuzione della sua decisione del 20 luglio 2000, con la quale venivano modificate le ipotesi del programma di investimento pluriennale e portato il costo totale d'investimento a 121 milioni di EUR. Tuttavia, secondo la nota allegata alla suddetta decisione, «gli investimenti relativi alla nuova aerostazione e alle infrastrutture accessorie saranno realizzati soltanto di pari passo con l'evoluzione dei bisogni specifici. La copertura di questi investimenti dovrà essere esaminata in base allo sviluppo delle attività». La nota precisa la valutazione in questa fase dei costi generati dalla nuova aerostazione: «laddove si renda necessario per i bisogni effettivi dell'aeroporto (...), la realizzazione della nuova aerostazione e delle infrastrutture accessorie collegate potrebbe generare un investimento dell'ordine di 1 514 MBEF», ovvero circa 37,5 milioni di EUR, senza tuttavia specificare il calendario di investimento di tale somma (cfr. tabella 9). All'epoca le modalità di finanziamento del programma di investimento dell'aeroporto di Charleroi non erano ancora stabilite ⁽²³⁾.

Tabella 2

Investimenti infrastrutturali previsti dalla nota allegata alla decisione dell'8 novembre 2000

(milioni)

	2000	2001	2002	2003	2004	Dopo il 2004	Totale BEF	Totale EUR
Totale A	93	160	15		38		306	7,59
Totale B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Aerostazione	0	0	1 514				1 514	37,53
Totale	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: finanziamento diretto della regione; B: sovvenzioni agli investimenti.

2.1.5. Creazione di SOWAER al 1° luglio 2001

- (39) Il 1° luglio 2001 la regione ha costituito una società sotto il suo controllo esclusivo, denominata Société Wallonne des Aéroports (di seguito «SOWAER»), per sviluppare le infrastrutture aeroportuali della regione, mettere queste infrastrutture a disposizione dei gestori degli aeroporti interessati e mantenerle operative, facendosi carico dei grandi interventi di manutenzione e di riparazione.
- (40) In precedenza, con una decisione del 23 maggio 2001 avente per oggetto l'introduzione di un meccanismo finanziario e [la] costituzione di una società specializzata», la regione aveva approvato lo statuto e il piano finanziario di SOWAER per gli anni dal 2001 al 2004 ⁽²⁴⁾, in particolare un investimento totale nell'aeroporto di Charleroi di 3 753 MBEF, pari a circa 93 milioni di EUR, di cui 28 milioni di EUR per la nuova aerostazione (cfr. tabella 3).

Tabella 3

Investimenti infrastrutturali previsti dal piano finanziario di SOWAER, approvato dalla regione il 23 maggio 2001

(milioni)

	2001	2002	2003	2004	Totale BEF	Totale EUR
Terreni	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrutture	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Era allora previsto un intervento finanziario della Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), opzione poi accantonata. La suddetta nota indica che «sarà quindi opportuno adattare i testi esistenti (convenzione di concessione, capitolato d'oneri e protocolli allegati) in base alla nuova formula scelta per il finanziamento degli investimenti».

⁽²⁴⁾ Trasmesso nell'allegato 19 alla lettera del Belgio del 26 agosto 2003.

(milioni)						
	2001	2002	2003	2004	Totale BEF	Totale EUR
Aerostazione	10	500	500	120	1 130	28,01
Totale	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Un piano finanziario più dettagliato comprendente gli ultimi sviluppi dei programmi di investimento di Liegi e di Charleroi è stato presentato al consiglio di amministrazione di SOWAER a marzo 2002 ⁽²⁵⁾. Questo piano è stato successivamente aggiornato a intervalli regolari (circa una volta l'anno).
- (42) Sempre secondo il piano finanziario di SOWAER approvato il 23 maggio 2001, il contributo al fondo per l'ambiente è stato limitato a 75 milioni di BEF (1,86 milioni di EUR) per l'anno 2002. Questo piano finanziario attribuiva inoltre alle entrate di SOWAER il saldo del fondo per l'ambiente a titolo delle sue funzioni delegate.

2.1.6. Convenzione SOWAER/BSCA del 15 aprile 2002 e atto aggiuntivo 3 alla convenzione regione/BSCA del 29 marzo 2002

- (43) Il 15 aprile 2002 SOWAER, che il 29 marzo 2002 aveva ripreso la concessione demaniale attribuita a BSCA nel 1991, ha stipulato una convenzione di subconcessione demaniale con BSCA (di seguito la «convenzione SOWAER/BSCA del 2002»). Ai sensi di questa convenzione:
- a) BSCA può utilizzare fino al 2040 in modo esclusivo la zona aeroportuale per la gestione della stessa. In questa zona aeroportuale SOWAER s'impegna a realizzare un programma di investimento (di seguito «il programma di investimento»), illustrato nel dettaglio nella convenzione SOWAER/BSCA e identico al programma di cui al precedente punto (40). SOWAER s'impegna inoltre a effettuare i grandi interventi di riparazione e di manutenzione su terreni, edifici e infrastrutture.
 - b) In cambio della messa a disposizione della zona aeroportuale, della realizzazione del programma di investimento e dell'esecuzione dei grandi lavori di manutenzione, BSCA è tenuta a versare un canone di concessione costituito da:
 - una parte variabile annua corrispondente al 35 % dei diritti aeroportuali con la determinazione di un massimale destinato a evolvere nel tempo (di seguito il «canone variabile con limite massimo»),
 - un canone forfetario annuo, anch'esso destinato a evolvere nel tempo (di seguito il «canone forfetario»).
- (44) Quasi contemporaneamente, il 29 marzo 2002, la regione e BSCA hanno stipulato un atto aggiuntivo che modificava la convenzione regione/BSCA. Con questo atto (atto aggiuntivo 3 alla convenzione regione/BSCA ⁽²⁶⁾) la regione s'impegnava a versare a BSCA:
- una sovvenzione per la copertura dei costi sostenuti per la messa a disposizione da parte di SOWAER dei terreni, degli edifici e delle infrastrutture aeroportuali. Questa sovvenzione corrispondeva al canone forfetario di cui al punto (43), tanto che alla fine BSCA sosteneva solo il canone variabile con limite massimo,
 - una sovvenzione per il rimborso delle spese (oneri e investimenti) sostenute da BSCA per i servizi di «manutenzione e antincendio». L'atto aggiuntivo 3 modifica inoltre l'articolo 25 del capitolato d'oneri, in particolare includendo nel conto economico relativo al costo dei servizi antincendio e manutenzione i costi degli investimenti e/o gli oneri di ammortamento degli investimenti.

2.1.7. Revisione del programma di investimento del 3 aprile 2003

- (45) Il 3 aprile 2003 il governo vallone ha preso atto di una revisione del programma di investimento che prevedeva in particolare di modificare la capacità del nuovo terminal rispetto al livello stabilito nella versione iniziale del programma di investimento. Infatti, invece di una capacità di due milioni di passeggeri era ormai previsto di

⁽²⁵⁾ Trasmissione nell'allegato 2 alla lettera del Belgio del 24 febbraio 2014.

⁽²⁶⁾ Articolo 3.2.2 dell'atto aggiuntivo 3 alla convenzione regione/BSCA del 29 marzo 2002.

costruire un terminal con una capacità di tre milioni di passeggeri, oltre a un parcheggio auto più grande di quello inizialmente considerato. Questa revisione comportava ulteriori investimenti per 33 milioni di EUR.

2.1.8. Convenzione SOWAER/BSCA del 4 aprile 2006 e atto aggiuntivo 5 alla convenzione regione/BSCA del 10 marzo 2006

- (46) La convenzione SOWAER/BSCA del 2002 è stata sostituita il 4 aprile 2006 da una nuova convenzione (di seguito la «convenzione SOWAER/BSCA del 2006»). Quest'ultima riprende essenzialmente le disposizioni della convenzione SOWAER/BSCA del 2002 precisando il contenuto di alcuni servizi resi da SOWAER a BSCA in aggiunta ai servizi definiti dalla convenzione SOWAER/BSCA del 2002. La nuova convenzione modifica inoltre le modalità di calcolo dell'importo dei canoni di concessione dovuti da BSCA a SOWAER.
- (47) La convenzione regione/BSCA è stata contestualmente modificata il 10 marzo 2006 dal relativo atto aggiuntivo 5. L'articolo 3.2.2 della convenzione regione/BSCA prevede ormai che:

- sono oggetto di una compensazione della regione i costi sostenuti da BSCA per i servizi legati alla protezione antincendio e alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale,
- tale compensazione è soggetta a massimale. Il massimale, fissato a 5 774 000 EUR per il 2006, è indicizzato annualmente.

- (48) L'atto aggiuntivo precisa inoltre che l'importo della compensazione finanziaria deve essere rivisto entro luglio 2009.

2.1.9. Atto aggiuntivo 6 alla convenzione regione/BSCA del 15 gennaio 2008

- (49) La convenzione regione/BSCA è stata nuovamente modificata il 15 gennaio 2008 (atto aggiuntivo 6). In virtù di tale modifica:

- la regione affida a BSCA, oltre all'esecuzione dei servizi legati alla protezione antincendio e alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, la prestazione dei servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli ⁽²⁷⁾, allo smistamento ⁽²⁸⁾ e alla sicurezza ⁽²⁹⁾ (in precedenza queste attività erano svolte direttamente dalla regione ⁽³⁰⁾),
- la sovvenzione della regione copre ormai non solo i costi di BSCA relativi alla protezione antincendio e alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale (con il mantenimento del massimale), ma anche quelli relativi alla sicurezza, al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli e allo smistamento.

2.2. Sviluppo dell'aeroporto di Charleroi

- (50) Praticamente privo di utenti regolari fino a quel momento, a partire dal 1° maggio 1997 l'aeroporto di Charleroi ha accolto la compagnia Ryanair, inizialmente per operare una rotta Dublino-Charleroi. Nell'aprile 2001 Ryanair ha aperto la sua prima base continentale a Charleroi insediandovi in un primo momento due aerei e attivando nuovi collegamenti (Shannon, Glasgow, Pisa, Venezia e Carcassona).

- (51) Dal 2000 al 2013 il traffico di Charleroi è passato da circa 200 000 passeggeri a quasi 7 milioni di passeggeri.

⁽²⁷⁾ Quest'attività include: (i) la raccolta di tutte le informazioni relative ai movimenti di aeromobili, (ii) la raccolta dei vari documenti degli aeromobili e (iii) la pianificazione e la gestione dei piazzali di sosta degli aerei.

⁽²⁸⁾ Conduzione degli aerei fino al piazzale di sosta.

⁽²⁹⁾ I servizi legati alla sicurezza comprendono «il controllo, la telesorveglianza, le ronde e i pattugliamenti di vigilanza, il controllo degli accessi e la consegna dei badge visitatori». Le attività di sicurezza sono affidate a BSCA Security, una società detenuta al 51 % dalla regione Vallonia e al 49 % da BSCA.

⁽³⁰⁾ I compiti di sicurezza all'interno dell'aeroporto di Charleroi sono stati affidati a BSCA in applicazione del decreto del 19 dicembre 2007 che modifica il decreto del 23 giugno 1994 relativo alla creazione e alla gestione degli aeroporti e degli aerodromi di pertinenza della regione Vallonia. Sempre in virtù di questo decreto, i compiti di sicurezza sono delegati da BSCA a BSCA-Security, una società anonima di diritto pubblico appositamente creata, il cui capitale è detenuto al 49 % da BSCA e al 51 % dalla regione.

Tabella 4

Statistiche di traffico annuali nell'aeroporto di Charleroi

Anno	Passeggeri	Anno	Passeggeri
2000	255 317	2007	2 458 980
2001	773 431	2008	2 957 026
2002	1 271 596	2009	3 937 187
2003	1 804 287	2010	5 195 372
2004	2 034 140	2011	5 901 007
2005	1 873 651	2012	6 156 427
2006	2 166 915	2013	6 786 979

- (52) Ryanair ha sempre rappresentato oltre il [70-80] (*) % del traffico dell'aeroporto di Charleroi.

2.3. Status e azionariato di BSCA

- (53) Dal 2001 l'azionariato di BSCA ha subito diversi riasseti. Alla fine del 2000 BSCA era infatti detenuta per oltre l'80 % da Sambrinvest ⁽³¹⁾ e in misura minore da Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ e da altri azionisti.
- (54) Un primo rimaneggiamento è avvenuto a seguito di una decisione del governo vallone dell'8 febbraio 2001. Con questa decisione il governo ha incaricato una società controllata dalla regione, Sogepa ⁽³³⁾, di rilevare 2 680 azioni di BSCA (ossia il 43,79 % del capitale) detenute da Sambrinvest, le azioni proprie detenute da BSCA e le quote di «azionisti privati» eventualmente intenzionati a vendere. Con la stessa convenzione il governo ha inoltre incaricato il ministro responsabile della gestione aeroportuale di «redigere un accordo tra azionisti tra SOWAER, Sambrinvest ed eventualmente Igretec per organizzare il coordinamento dei poteri all'interno di BSCA sia nell'assemblea generale sia nel consiglio di amministrazione e nel comitato direttivo».
- (55) La regione ha inoltre deciso di intraprendere parallelamente un aumento di capitale di BSCA: il principio di tale ricapitalizzazione si palesa nel maggio 2001 con una decisione del governo vallone ⁽³⁴⁾. Questo aumento di capitale, per un ammontare complessivo di 3 941 300 EUR, è stato realizzato il 3 dicembre 2002; SOWAER ha conferito in denaro la somma di 3 808 660 EUR a fronte del 49,23 % delle quote del capitale di BSCA.

(*) Informazione coperta dal segreto d'ufficio.

⁽³¹⁾ Sambrinvest è un operatore del capitale di rischio attivo nella regione di Charleroi-Thuin che si occupa di assistenza e sviluppo di PMI. Fino al 2012 Sambrinvest era detenuta al 50 % dalla regione Vallonia.

⁽³²⁾ Igretec («Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques») è l'agenzia intercomunale per la gestione e la realizzazione di studi tecnici ed economici. Contribuisce allo sviluppo e alla riconversione di Charleroi attraverso lo sviluppo dell'aeroporto, del vicino Aéroport e dell'assetto delle zone industriali. Igretec riunisce 68 comuni soprattutto della provincia dell'Hainaut. È presieduta dal ministro-presidente della regione Vallonia.

⁽³³⁾ La Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) è il principale braccio finanziario della regione Vallonia per il sostegno alle imprese in riorganizzazione. Interviene sia con prestiti sia sotto forma di capitale e gestisce le partecipazioni, le obbligazioni, gli anticipi e gli interessi che la regione Vallonia o essa stessa detiene in queste società tramite le funzioni delegate dal governo.

⁽³⁴⁾ Decisione del 23 maggio 2001 recante «sviluppo degli aeroporti, introduzione di un meccanismo finanziario e costituzione di una società specializzata». Con questa decisione il governo vallone approva lo statuto di SOWAER, il suo piano finanziario, le previsioni di bilancio e la sua struttura di gestione, invita Sogepa a procedere alla costituzione di SOWAER e dispone che il «finanziamento delle misure ambientali, ad eccezione delle misure di isolamento, sarà esaminato da SOWAER di concerto con le società concessionarie».

Tabella 5

Andamento della composizione dell'azionariato di BSCA ⁽¹⁾

(in %)

Anno	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airports	Altri
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

I valori sono validi al 31 dicembre dell'anno indicato.

⁽¹⁾ Lettera delle autorità belghe del 21 settembre 2011 e del 6 febbraio 2014.

- (56) Dal 2002 al 2008 SOWAER ha gestito una quota pari a circa il 49 % del capitale di BSCA. Secondo le autorità belghe, questa gestione è stata effettuata per conto del governo vallone.
- (57) Nel 2009 BSCA ha aperto il suo capitale a un partner privato e il consorzio Belgian Airports (di seguito «Belgian Airports»), costituito dal gruppo italiano SAVE e dalla società belga Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, ha quindi acquisito il 27,65 % delle quote del gestore aeroportuale. Belgian Airports dispone del diritto di veto su alcune decisioni importanti, compresi gli accordi commerciali con Ryanair.

3. DESCRIZIONE DELLE MISURE

- (58) La presente decisione riguarda due tipi di misure:

- le misure della regione e di SOWAER a favore di BSCA (sezione 3.1),
- le misure della regione, di SOWAER e di BSCA a favore di Ryanair (sezione 3.2).

⁽³⁵⁾ Questa società è stata liquidata nel 2011.

3.1. Misure della regione e di SOWAER a favore di BSCA

(59) Le misure a favore di BSCA oggetto del procedimento sono le seguenti:

- In virtù della convenzione SOWAER/BSCA e delle decisioni di investimento, la messa a disposizione di BSCA dei terreni e delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi e la realizzazione di un programma di investimento destinato a modernizzare e a ingrandire tali infrastrutture, come pure la prestazione di alcuni servizi da parte di SOWAER comprendenti i grandi interventi di riparazione dell'infrastruttura, in cambio di un canone pagato da BSCA (sezione 3.1.1),
- In applicazione della convenzione regione/BSCA, la concessione da parte della regione di una sovvenzione per alcuni servizi connessi all'attività aeroportuale (sezione 3.1.2),
- La sottoscrizione il 3 dicembre 2002, da parte di SOWAER, di un aumento del capitale sociale di BSCA (sezione 3.1.3).

3.1.1. *Messa a disposizione dei terreni e delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi, incluse le infrastrutture realizzate grazie al programma di investimento, e prestazione di alcuni servizi, in particolare i grandi interventi di riparazione, a fronte di un canone di concessione*

3.1.1.1. *Messa a disposizione dei terreni e delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi, incluse le infrastrutture realizzate grazie al programma di investimento e prestazione di alcuni servizi, in particolare i grandi interventi di riparazione*

(60) In virtù della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, SOWAER:

- attribuisce a BSCA fino al 2040 una subconcessione demaniale relativa all'utilizzo permanente ed esclusivo della zona aeroportuale ai fini della sua gestione,
- mette nuovi investimenti a disposizione di BSCA. Il programma di investimento, comprendente in particolare la costruzione di una nuova aerostazione, il prolungamento della pista, la costruzione di una pista di rullaggio e di un piazzale di sosta per gli aerei aggiuntivi e di attrezzature di assistenza alla navigazione, rappresenta un importo di 93 milioni di EUR ⁽³⁶⁾,

Tabella 6

Programma di investimento allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 2002

(milioni)						
	2001	2002	2003	2004	Totale BEF	Totale EUR
Terreni	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrutture	741	709	548	319	2 317	57,44
Aerostazione	10	500	500	120	1 130	28,01
Totale	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Questo programma è identico al programma di cui al punto (41).

— effettua i grandi interventi di riparazione e manutenzione relativi ai terreni, agli edifici e alle infrastrutture aeroportuali che si trovano nella zona in concessione.

- (61) Il programma di investimento è stato rivisto annualmente. Queste revisioni hanno riguardato sia aggiornamenti legati a costi aggiuntivi non previsti nell'aprile 2002, sia decisioni su nuovi investimenti. In particolare, il 3 aprile 2003 il governo vallone ha preso atto di una revisione del programma di investimento approvata dal consiglio di amministrazione di SOWAER. Questa revisione ⁽³⁷⁾ prevedeva in particolare un nuovo terminal con una capacità maggiore rispetto a quella considerata inizialmente (3 milioni di passeggeri invece di 2 milioni) e un parcheggio auto più grande di quello previsto in un primo momento. Questa revisione comportava ulteriori investimenti per 33 milioni di EUR.
- (62) Il programma di investimento è stato rivisto annualmente fino al 2009 ⁽³⁸⁾. Il costo totale del programma di investimento di SOWAER a Charleroi per il periodo 2002-2010, in base al suo ultimo aggiornamento apportato nel 2009 dal consiglio di amministrazione di SOWAER, ammonta a 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Benché questo programma sia stato intitolato «programma di investimento per il periodo 2002-2010», le spese erano previste fino al 2017.

Tabella 7

Costi totali del programma d'investimento di SOWAER a Charleroi rivisto dal consiglio di amministrazione di SOWAER nel 2009

(EUR)	
Tipo di investimenti	
Investimenti tradizionali	[180 000 000 - 210 000 000]
di cui terreni	[4 000 000 - 5 000 000]
di cui piazzale di sosta aeromobili	[36 000 000 - 40 000 000]
di cui nuova aerostazione	[80 000 000 - 100 000 000]
di cui torre di controllo	[10 000 000 - 13 000 000]
Precedenti impegni	[1 000 000 - 2 000 000]
Inv. generatori di entrate	[3 000 000 - 4 000 000]
Sicurezza - ambiente	[8 000 000 - 11 000 000]
Manutenzione straordinaria	[4 000 000 - 6 000 000]
Totale	219 103 435

Fonte: allegato 7 alla lettera delle autorità belghe del 21 settembre 2011.

⁽³⁷⁾ Secondo la nota di SOWAER al governo vallone del 3 aprile 2003, con questa revisione il programma di investimento passava da 93 a 150,8 milioni di EUR, pari a un aumento di 57,8 milioni, di cui:

a) 33 milioni per l'ampliamento del terminal passeggeri rispetto a quanto previsto inizialmente;
 b) 3 milioni per la seconda fase della costruzione della torre di controllo;
 c) 2 milioni per il programma di sicurezza;
 d) 1,6 milioni per la copertura dell'esposizione di bilancio da parte di SOWAER;
 e) 1,5 milioni per l'aggiornamento delle acquisizioni di terreni intorno all'aeroporto;
 f) 12 milioni per la copertura di eventuali saldi e regolarizzazioni;
 g) 4,8 milioni definiti come «variazione».

⁽³⁸⁾ Cfr. la nota del Belgio del 6 febbraio 2014.

⁽³⁹⁾ Questo importo non include il programma obbligatorio di investimenti complementari (che la presente decisione non prende in esame) e gli investimenti finanziati in proprio da BSCA.

- (63) Oltre ai grandi interventi di riparazione e manutenzione, in virtù della convenzione SOWAER/BSCA del 2006, SOWAER si è impegnata a fornire servizi aggiuntivi per conto di BSCA, in particolare servizi di consulenza di varia natura (giuridica, ambientale, finanziaria, amministrativa, ecc.), nonché l'analisi e le raccomandazioni in merito all'inquinamento acustico legato all'aeroporto e la definizione e l'aggiornamento di un sistema d'informazione geografica (SIG).

3.1.1.2. *Canone di concessione dovuto da BSCA a SOWAER*

- (64) Quale corrispettivo degli elementi descritti nella sezione 3.1.1.1, BSCA versa a SOWAER un canone di concessione.

i) Disposizioni contrattuali

a. Periodo dal 15 aprile 2002 al 31 dicembre 2005

- (65) In applicazione della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, BSCA versa alla regione un canone di concessione costituito da:

- un importo annuo variabile (di seguito il «canone variabile con limite massimo»), corrispondente al 35 % dei diritti aeroportuali riscossi durante l'anno in corso, con un massimale fissato a 883 689 EUR nel 2002 e maggiorato del 2 % annuo dal 2003 al 2006. Nel 2007 il massimale è stato portato a 2 650 000 EUR, maggiorato del 2 % annuo e rivisto a partire dal 2015 ⁽⁴⁰⁾. Questo canone è destinato a un fondo per il finanziamento degli interventi necessari a risolvere i problemi ambientali causati dall'utilizzo dell'aeroporto,
- un importo annuo forfetario (di seguito il «canone forfetario»), fissato a 9 371 000 EUR per il 2002 e successivamente indicizzato. Questo importo è stato portato a 13 525 000 EUR a partire dal 2010 e indicizzato ⁽⁴¹⁾.

- (66) Tuttavia, ai sensi della convenzione di concessione regione/BSCA modificata il 29 marzo 2002, BSCA gode di una sovvenzione della regione destinata a consentirle di «assumere compiti di servizio pubblico nell'ambito della gestione dell'aeroporto di Charleroi, ovvero le spese legate all'utilizzo dei terreni, degli edifici e delle infrastrutture aeroportuali messi a disposizione da SOWAER». Questa sovvenzione corrisponde al canone forfetario con limite massimo, tanto che solo il canone variabile con limite massimo è realmente a carico di BSCA. Inoltre, in applicazione della convenzione SOWAER/BSCA del 15 aprile 2002, BSCA è esonerata dal pagamento del canone forfetario in caso di mancato versamento della sovvenzione da parte della regione ⁽⁴²⁾.

b. Periodo a decorrere dal 1° gennaio 2006

- (67) La convenzione SOWAER/BSCA del 2002 è stata rivista dalla convenzione SOWAER/BSCA del 2006 applicabile dal 1° gennaio 2006. In virtù di questa convenzione ⁽⁴³⁾, BSCA versa a SOWAER:

- un importo annuo variabile, fissato a 1,5 EUR per passeggero e a 8 EUR per tonnellata di merce, indicizzato in base all'indice belga dei prezzi al consumo ⁽⁴⁴⁾. Questo importo variabile è stato limitato contrattualmente a 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ per il 2006 e a 2 651 067 EUR a partire dal 2007; a partire dal 2008 quest'importo è stato maggiorato del 2 % annuo di interessi composti,
- un importo annuo forfetario di 10 094 000 EUR, maggiorato annualmente del 2 %.

⁽⁴⁰⁾ Articolo 11 della convenzione SOWAER/BSCA del 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ Secondo l'articolo 11.3 della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, «BSCA beneficerà di un'esenzione dal pagamento del canone forfetario fino a concorrenza della sovvenzione della regione Vallonia di cui non dovesse/non dovesse più percepire il pagamento per motivi non imputabili ad essa o indipendenti dalla sua volontà».

⁽⁴³⁾ Articolo 12 della convenzione di servizi SOWAER/BSCA del 2006.

⁽⁴⁴⁾ L'indicizzazione è annuale a partire dal 2007 ed è calcolata in base all'indice belga dei prezzi al consumo.

⁽⁴⁵⁾ Il massimale di 956 533 EUR corrisponde al limite massimo di 883 689 EUR (previsto dalla convenzione SOWAER/BSCA del 2002) maggiorato del 2 % annuo.

- (68) Parallelamente, la convenzione di concessione di servizi tra la regione e BSCA del 10 marzo 2006 modifica i termini della sovvenzione della regione destinata a coprire la parte fissa del canone di BSCA a SOWAER ⁽⁴⁶⁾ e riprende la clausola di esenzione di cui al precedente punto (66) ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Infine, con l'atto aggiuntivo 1 del 27 maggio 2009 alla convenzione SOWAER/BSCA del 2006, BSCA e SOWAER hanno stabilito il versamento da parte di BSCA a SOWAER, a partire dal 2009, di un importo annuo aggiuntivo di [...] EUR per metro quadrato supplementare ⁽⁴⁸⁾ in previsione dell'acquisizione di nuovi terreni da parte di SOWAER e della corrispondente estensione dell'ambito della convenzione di servizi. Questi importi aggiuntivi ammontavano a 1 206 EUR nel 2010, a 1 230 EUR nel 2011, a 1 255 EUR nel 2012 e a 1 280 EUR nel 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Importi del canone versato da BSCA a SOWAER
- (70) Alla luce dei suddetti elementi, gli importi dei canoni effettivamente versati da BSCA a SOWAER sono sintetizzati nella tabella 8 tenendo conto delle compensazioni versate dalla regione a BSCA per trasferimento a SOWAER.

Tabella 8

Canoni versati da BSCA a SOWAER ⁽¹⁾

(EUR)

Anno	Parte fissa	Parte variabile	Canone totale	Canone netto
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Oltre alla parte fissa e alla parte variabile, il canone totale include l'importo aggiuntivo legato all'estensione dell'ambito della convenzione di servizi a partire dal 2009 di cui al punto (69). Il canone netto tiene conto della sovvenzione della regione a favore di BSCA.

⁽¹⁾ Allegato 2 della lettera del Belgio del 24 febbraio 2014.

⁽⁴⁶⁾ In base a quest'atto aggiuntivo la compensazione finanziaria della regione a BSCA è ormai destinata solo alle «spese legate all'utilizzo dei terreni, degli edifici e delle infrastrutture aeroportuali messi a disposizione da SOWAER nell'ambito dell'esecuzione dei servizi connessi alla protezione antincendio, alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale». Nel bilancio della regione sono dunque iscritti importi a titolo di «sovvenzione a BSCA per l'assunzione dei compiti di servizio pubblico nell'ambito della gestione degli aeroporti».

⁽⁴⁷⁾ Secondo l'articolo 12.3 della convenzione di servizi del 4 aprile 2006, «BSCA beneficerà di un'esenzione dal pagamento del prezzo dei servizi fino a concorrenza della compensazione finanziaria della regione Vallonia di cui non dovesse/non dovesse più percepire il pagamento per motivi non imputabili ad essa o indipendenti dalla sua volontà».

⁽⁴⁸⁾ Questo importo, indicizzato al 2 % annuo, si applica alle superfici aggiunte alla subconcessione a partire dalla data della loro acquisizione da parte di SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Allegato 2 della lettera del Belgio del 24 febbraio 2014.

3.1.2. Sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi connessi all'attività aeroportuale

3.1.2.1. Disposizioni contrattuali

a) Periodo dal 29 marzo 2002 al 31 dicembre 2005

- (71) L'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione di concessione regione/BSCA modifica l'articolo 3.2 della convenzione regione/BSCA e prevede che la regione Vallonia rimborsi le spese inerenti ai servizi antincendio e manutenzione:

- il servizio antincendio è definito in riferimento alle norme dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ⁽⁵⁰⁾,
- il servizio di manutenzione è definito come «il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi, del carreggio, ecc.» ⁽⁵¹⁾, così come «la manutenzione di terreni, edifici e attrezzature, opere e materiali facenti parte della concessione o messi a disposizione in modo tale che siano sempre utilizzabili per i fini ai quali sono destinati» ⁽⁵²⁾.

- (72) L'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 modifica inoltre l'articolo 25 del capitolato d'oneri e prevede che il concessionario sottoponga all'autorità concedente il bilancio relativo alle voci antincendio e manutenzione e che tenga un conto economico separato che l'autorità concedente potrà analizzare e controllare in qualsiasi momento.

«In particolare sono imputati a questo conto economico:

- il costo totale del personale incaricato della protezione antincendio e della manutenzione del sito aeroportuale e dell'inquadramento di tale personale, inclusi i contributi a carico del datore di lavoro e i relativi fondi (nuove attività),
- i costi di servizi e beni vari (inclusi gli eventuali subappaltatori),
- i costi degli investimenti e/o gli oneri di ammortamento degli investimenti ⁽⁵³⁾,
- le eventuali spese di subappalto per la manutenzione e la protezione antincendio».

b) Periodo dal 10 marzo 2006 al 31 dicembre 2007

- (73) L'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006 alla convenzione di concessione regione/BSCA modifica l'articolo 3.2.2 della convenzione regione/BSCA nei seguenti termini: «Sono oggetto di iscrizione annuale nel bilancio della regione Vallonia: (...) la compensazione finanziaria concessa dalla regione Vallonia a BSCA per i costi di esecuzione dei servizi legati alla protezione antincendio, alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, nel rispetto delle condizioni stabilite dall'articolo 25 del capitolato d'oneri allegato alla presente convenzione».

- (74) L'atto aggiuntivo 5 modifica inoltre l'articolo 25 del capitolato d'oneri. All'articolo 25 modificato si legge che «i servizi connessi alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale includono la manutenzione ordinaria del sito aeroportuale, il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio, i piccoli lavori di asfaltatura, di manutenzione ordinaria e di riparazione della pista e degli accessi, la gestione e la manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, i lavori di sfalcio, la rimozione dalla pista dei residui di gomma e il rifacimento della segnaletica, la rimozione della neve e qualunque altro servizio atto a garantire la sicurezza del traffico a terra, del sito aeroportuale e delle infrastrutture, ad eccezione degli spazi commerciali della zona aeroportuale».

- (75) In applicazione dell'articolo 25 del capitolato d'oneri è fissato un massimale per la compensazione finanziaria in misura di 5 774 000 EUR per il 2006. Detto massimale è indicizzato annualmente fino al 31 dicembre 2009. L'importo della compensazione finanziaria deve essere rivisto al massimo entro il secondo semestre del 2009.

⁽⁵⁰⁾ Articolo 12 del capitolato d'oneri.

⁽⁵¹⁾ *Idem*.

⁽⁵²⁾ Articolo 19 del capitolato d'oneri.

⁽⁵³⁾ I costi degli investimenti e/o gli oneri di ammortamento degli investimenti non erano menzionati nei testi precedenti.

- (76) L'articolo 25.7 del capitolato d'onori introdotto dall'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006 prevede inoltre che l'importo della compensazione non possa superare i costi effettivi sostenuti da BSCA e che qualsiasi sovracompensozione dei costi sia oggetto di una compensazione di bilancio effettuata a carico della dotazione di bilancio dell'anno successivo.

c) Periodo a decorrere dal 1° gennaio 2008

- (77) L'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 alla convenzione di concessione regione/BSCA modifica l'articolo 25.1 del capitolato d'onori e aggiunge ai servizi, la cui esecuzione è già affidata a BSCA ⁽⁵⁴⁾, il tracking e la registrazione dei voli, la pianificazione provvisoria dei voli, lo smistamento e la sicurezza.
- (78) Il tracking e la registrazione dei voli consistono nel completare la base dati dell'amministrazione vallona riprendendo le informazioni relative ai voli (numero di passeggeri, immatricolazione, nome del pilota, tipo di aereo, tipologia del volo, provenienza, peso dell'aereo, ecc.). La pianificazione dei voli riguarda le comunicazioni, i piani di volo, gli slot, gli annunci radio e la gestione dei piazzali di sosta degli aerei. Il tracking e la registrazione dei voli e la pianificazione dei voli sono effettuati dall'«ufficio di navigazione».
- (79) Lo smistamento comprende due attività: lo smistamento su «stand», realizzato dal coordinatore di zona all'arrivo di ogni aereo, e il «follow me», che consiste nel guidare l'aereo con una vettura utilizzata esclusivamente per i piloti che non conoscono l'aeroporto (aviazione d'affari) o per gli aeromobili commerciali di grandi dimensioni, codice D. Nell'aeroporto di Charleroi queste operazioni sono molto limitate (massimo 100 all'anno).
- (80) I servizi di sicurezza sono definiti dall'articolo 25.2 modificato del capitolato d'onori emendato dall'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 come: «il controllo, la telesorveglianza, le ronde e i pattugliamenti di vigilanza, il controllo degli accessi e la consegna dei badge visitatori». BSCA delega l'esecuzione dei servizi di sicurezza alla società anonima di diritto pubblico BSCA Security. Le attività di BSCA Security sono definite in riferimento al decreto del 23 giugno 1997 relativo alla creazione degli aeroporti della regione Vallonia ⁽⁵⁵⁾. BSCA Security è detenuta al 51 % dalla regione Vallonia e al 49 % da BSCA.
- (81) Le modalità della compensazione finanziaria sono fissate come segue dall'articolo 25.1 del capitolato d'onori modificato:
- per quanto riguarda i servizi legati alla protezione antincendio e alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, la regione si fa carico fino al 31 dicembre 2009 dei costi della loro esecuzione secondo le stesse modalità dell'atto aggiuntivo 5 (cfr. considerando 75); le parti devono procedere a una rivalutazione dell'importo della compensazione al massimo entro il secondo semestre del 2009,
 - per quanto riguarda i servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli, allo smistamento e alla sicurezza ⁽⁵⁶⁾, la regione si fa carico dei costi di questi servizi per gli anni 2008 e 2009. A partire dal 1° gennaio 2010, la copertura è limitata all'importo indicizzato della compensazione versata per l'anno precedente.
- (82) L'articolo 25.7 del capitolato d'onori è modificato e prevede che l'importo della compensazione non superi i costi effettivamente sostenuti da BSCA, al netto delle deduzioni dei diritti eventualmente applicati agli utenti per coprire questi servizi.

3.1.2.2. Importo della sovvenzione versata dalla regione Vallonia

- (83) La tabella 9 sintetizza le sovvenzioni versate dalla regione Vallonia a BSCA e a BSCA Security, esclusa la sovvenzione «funzione pubblica» a compensazione del canone forfetario annuo.

⁽⁵⁴⁾ Si tratta dei servizi legati alla protezione antincendio e alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale.

⁽⁵⁵⁾ Lo statuto di BSCA Security è riportato nell'allegato 10 della lettera del Belgio del 5/2/14.

⁽⁵⁶⁾ Nel paragrafo in questione sono menzionati anche i servizi connessi alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale.

Tabella 9

Sovvenzioni versate dalla regione a BSCA o a BSCA Security ⁽¹⁾ dal 2001 al 2013 (esclusa la sovvenzione «funzione pubblica» a compensazione del canone forfetario annuo)

	Antincendio, sicurezza, manutenzione	Sicurezza	Ufficio di navigazione, incluso smistamento	Totale
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Totale	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Fonte: allegato 9 della lettera del Belgio trasmessa il 6 febbraio 2014, modificata per la sovvenzione Giro dalla risposta del Belgio del 25 marzo 2014.

⁽¹⁾ La sovvenzione per la sicurezza è versata a BSCA Security.

3.1.3. Aumento di capitale sottoscritto da SOWAER

- (84) Nell'ambito dei progetti di sviluppo di BSCA e soprattutto delle trattative sugli accordi del 2001 con Ryanair, in una nota strategica presentata al consiglio di amministrazione di BSCA del 31 luglio 2001 si leggeva: «al termine dei prossimi tre anni BSCA dovrebbe accumulare 164 milioni di perdite. I suoi fondi propri al 31/12/2003 dovrebbero pertanto essere ridotti a 23 milioni di franchi, ossia meno del 20 % del capitale attuale di 153 milioni di franchi [belgi]. Per questo motivo deve essere previsto un aumento di capitale di 5 milioni di EUR per evitare di incorrere in una situazione di precarietà».
- (85) Di fatto, con la decisione del 23 maggio 2001 relativa al piano finanziario di SOWAER, la regione aveva già approvato il principio dei successivi apporti di capitale nelle società di gestione degli aeroporti valloni ⁽⁵⁷⁾. In tal senso, il piano finanziario di SOWAER prevedeva allora «un'assunzione di partecipazione in BSCA di ± 60 milioni di BEF [...] ed in seguito la partecipazione ad altri aumenti distribuiti su 3 anni, per un importo pari a 3 volte 30 milioni (ovvero 150 milioni, pari al 25 % di un aumento di capitale totale di 600 milioni di BEF)», ovvero un apporto di capitale di 3,718 milioni di EUR in tre anni.

⁽⁵⁷⁾ Il piano finanziario indica che «lo sviluppo previsto per BSCA e SAB richiederà consistenti aumenti di capitale proprio (oltre ai finanziamenti esterni) e quindi un controllo da parte di SOWAER».

- (86) Alla fine l'aumento di capitale è stato realizzato in un'unica soluzione il 3 dicembre 2002. Il capitale sottoscritto è stato interamente liberato; SOWAER ha dunque conferito in denaro la somma di 3,809 milioni di EUR a fronte del 49,23 % delle quote del capitale di BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Misure della regione e di BSCA a favore di Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Gli accordi del 2001

- (87) Con l'espressione «accordi del 2001» sarà indicato il gruppo di documenti comprendente:

- l'impegno del governo vallone del 6 novembre 2001,
- il contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001 (di seguito «il contratto del 2001»),
- la convenzione Promocy del 12 dicembre 2001 e il contratto tra Promocy e Leading Verge del 31 gennaio 2002 per i quali è stata adottata la decisione del 31 luglio 2001 all'interno del consiglio di amministrazione di BSCA ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. L'impegno del governo vallone del 6 novembre 2001

- (88) Il 6 novembre 2001 la regione ha concluso un accordo con Ryanair. Questo accordo prevedeva una tassa di atterraggio di 1 EUR per passeggero in partenza per Ryanair, pari a una riduzione del 50 % della tassa di atterraggio rispetto all'importo fissato e pubblicato dal governo vallone e che scaturiva da un diverso sistema di calcolo ⁽⁶¹⁾ (all'epoca le tasse aeroportuali fatturate alle compagnie aeree erano determinate secondo un tariffario stabilito e pubblicato dal governo vallone e non da BSCA). La regione si era inoltre impegnata a indennizzare Ryanair per le perdite che essa avrebbe direttamente potuto subire a cause di eventuali modifiche delle tasse aeroportuali o degli orari di apertura dell'aeroporto negli anni dal 2001 al 2016, salvo laddove detti cambiamenti fossero dettati dall'Unione europea, dallo Stato federale, dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da altre esigenze di diritto internazionale.

3.2.1.2. Il contratto del 2001, comprese le disposizioni relative a Promocy

- (89) In virtù del contratto del 2001 tra BSCA e Ryanair, BSCA ha fissato un prezzo per i servizi di assistenza a terra per Ryanair di 1 EUR per passeggero ⁽⁶²⁾, ovvero 10 volte inferiore al prezzo stabilito nel 2001 da BSCA per gli altri utenti.
- (90) BSCA si era inoltre impegnata a contribuire finanziariamente e con diverse prestazioni di servizi alle spese legate all'apertura della base di Ryanair a Charleroi ⁽⁶³⁾. Tale contributo ammontava a:
- 250 000 EUR per le spese di alloggio e di soggiorno del personale di Ryanair,
 - 160 000 EUR per ogni nuova rotta aperta, fino a un massimo di 3 rotte per ogni aereo basato, cioè un massimo di 1 920 000 EUR,
 - 768 000 EUR come contributo alle spese di assunzione e di addestramento dei piloti e degli equipaggi assegnati alle nuove destinazioni servite dall'aeroporto,
 - 4 000 EUR per l'acquisto di attrezzature d'ufficio.
- (91) Contestualmente, BSCA ha dovuto mettere gratuitamente a disposizione di Ryanair 100 m² di uffici e 100 m² di «engineering store» e garantire un diritto di accesso non esclusivo a una *training room*. BSCA ha inoltre dovuto adoperarsi per fare in modo che Ryanair ottenesse l'utilizzo di un hangar per la manutenzione degli aerei a un costo minimo o nullo.

⁽⁵⁸⁾ Le altre quote derivanti dall'aumento di capitale sono state sottoscritte per un totale di circa 133 000 EUR da alcuni azionisti di minoranza: le società SONACA, Carolo Parking e Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Il 6 luglio 2012 BSCA ha sottoscritto un nuovo accordo con Ryanair, accordo che non sarà esaminato nella presente decisione, non essendo contenuto né tra le misure individuate nella decisione di avvio del 2002, né tra quelle individuate nella decisione di estensione del 2012.

⁽⁶⁰⁾ Informazione indicata durante la riunione del 24 giugno 2003 tra la Commissione e le autorità belghe.

⁽⁶¹⁾ Mentre nel sistema generale, applicabile a tutti, la tassa di atterraggio era calcolata in base al peso a tonnellata degli aerei, per Ryanair era calcolata su una base diversa ed era riscossa per passeggero in partenza.

⁽⁶²⁾ Punto 1.3 del contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001.

⁽⁶³⁾ Punto 1.5 del contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001.

- (92) Conformemente al contratto del 2001, Ryanair e BSCA hanno inoltre costituito un'impresa comune di promozione e pubblicità, denominata Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (di seguito «Promocy»). L'oggetto sociale di Promocy consisteva nello sviluppo di Charleroi e della sua regione tramite la gestione commerciale dell'aeroporto ⁽⁶⁴⁾ (Promocy finanziava ad esempio una parte del prezzo dei biglietti promozionali di Ryanair). BSCA e Ryanair dovevano contribuire in egual misura al funzionamento di Promocy ⁽⁶⁵⁾. BSCA e Ryanair hanno pertanto sottoscritto in parti eguali il capitale sociale di Promocy, che ammontava complessivamente a 62 500 EUR. BSCA e Ryanair versavano inoltre ciascuna un contributo di 4 EUR per passeggero trasportato da Ryanair in partenza dall'aeroporto di Charleroi.
- (93) La tabella 10 riporta in sintesi i diritti per passeggero in partenza applicabili alle operazioni di Ryanair ai sensi del contratto del 2001 e i contributi al finanziamento di Promocy.

Tabella 10

Diritti applicabili a Ryanair ai sensi del contratto del 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tassa di atterraggio	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Diritti per passeggero	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Assistenza a terra	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Totale netto versato da Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Le tariffe del contratto del 2001, sottoposte a variazione il 1° aprile, sono oggetto di un'applicazione proporzionale per essere confrontabili su base annua (1° gennaio – 31 dicembre).

⁽¹⁾ Diritti per passeggero in partenza conformemente ai dati forniti nella risposta delle autorità belghe del 14 luglio 2011. I diritti per gli anni dal 2001 al 2003 sono identici a quelli del 2004.

- (94) In cambio, Ryanair si è impegnata nei confronti di BSCA a basare a Charleroi un certo numero di aeromobili (tra due e quattro) e a operare almeno tre rotazioni al giorno e per aereo in partenza da Charleroi per il periodo di 15 anni (2001-2016) coperto dal contratto. In tal modo la compagnia irlandese garantiva al gestore dell'aeroporto un traffico passeggeri che gli permetteva di contare su entrate sotto forma di tasse aeroportuali o di attività extra-aeronautiche. In base alle disposizioni contrattuali, se Ryanair avesse cessato le sue operazioni a Charleroi nei primi cinque anni del contratto, la compagnia sarebbe stata tenuta a rimborsare a BSCA la partecipazione alle spese legate all'apertura della base di Ryanair e il contributo alle attività promozionali. A partire dal quinto anno di validità del contratto, l'importo del rimborso è fissato in modo decrescente ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Il decreto ministeriale dell'11 giugno 2004 e la lettera di BSCA del 24 giugno 2004

- (95) Secondo le autorità belghe, in forza del diritto nazionale, la decisione del 2004 aveva reso de facto nulli gli accordi del 2001. L'11 giugno 2004 la regione ha dunque deciso di adottare un decreto ministeriale che riduceva a titolo promozionale la tassa di atterraggio degli aeromobili nell'aeroporto di Charleroi. Questo decreto, che è entrato in vigore retroattivamente il 13 febbraio 2004, prevedeva a titolo promozionale, per tutte le compagnie

⁽⁶⁴⁾ Punto 4 dell'allegato C del contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001.

⁽⁶⁵⁾ Punto 1.6 e allegato C del contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001.

⁽⁶⁶⁾ Articolo 2 del contratto del 2001.

aeree, che la tassa dovuta per l'atterraggio di un aeromobile in servizio su una linea regolare fosse fissata a 1 EUR a passeggero (ovvero la tariffa di cui beneficiava Ryanair in applicazione degli accordi del 2001). Questa riduzione generale era valida solo per un periodo di trentasei mesi a decorrere dall'entrata in vigore del decreto ministeriale.

- (96) Con lettera del 24 giugno 2004 ⁽⁶⁷⁾, BSCA si è impegnata nei confronti di Ryanair a proseguire l'applicazione degli accordi del 2001 fino al 31 marzo 2006, garantendo in particolare alla compagnia aerea un costo totale di utilizzo dei servizi dell'aeroporto di 5 EUR per passeggero in partenza, importo corrispondente a quello che sarebbe risultato dall'esecuzione degli accordi del 2001 se fossero stati applicati anche nel 2005 e nel 2006 (cfr. la tabella 10). Questo quadro commerciale provvisorio era subordinato al non superamento di un massimale di 2 milioni di passeggeri all'anno per l'intera attività aeroportuale ⁽⁶⁸⁾; tuttavia, malgrado il leggero superamento di questo massimale registrato nel 2004 ⁽⁶⁹⁾, le condizioni offerte a Ryanair non hanno subito modifiche nel 2004 e nel 2005.

3.2.3. L'atto aggiuntivo del 2005

- (97) Con decreto del 3 febbraio 2005 la regione ha delegato ai gestori aeroportuali, tra cui BSCA ⁽⁷⁰⁾, la competenza di definire le tariffe dei diritti aeroportuali.
- (98) A partire dal 1° aprile 2006, la tariffa generale della tassa di atterraggio fatturata da BSCA è stata portata a 2 EUR per passeggero in partenza; si tratta di una tariffa indicizzata. È stato inoltre attuato un sistema di sconti annuali in base al numero di passeggeri in partenza, riportato nella tabella 11.

Tabella 11

Sconti sulle tasse di atterraggio applicabili a tutte le compagnie operanti nell'aeroporto di Charleroi a partire dal 1° aprile 2006 ⁽¹⁾

Sconti su base annua		
Percentuale di sconto %	Da # passeggeri in partenza	A # passeggeri in partenza
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Lettera delle autorità belghe del 14 luglio 2011 e <http://www.charleroi-airport.com/en/b2b/airport-fees/scheduledcharter-flights/index.html>

- (99) Il 9 dicembre 2005 BSCA ha proposto a Ryanair, che ha accettato, un nuovo accordo commerciale datato 9 dicembre 2005 (di seguito «l'atto aggiuntivo del 2005») per il periodo dal 1° aprile 2006 al 31 dicembre 2015.

⁽⁶⁷⁾ Lettera trasmessa alla Commissione con una comunicazione delle autorità belghe del 13 settembre 2004, lettera che faceva seguito a un protocollo d'intesa («Memorandum of Intent», MOI) sottoscritto l'8 aprile 2004.

⁽⁶⁸⁾ Punto 3b della lettera del 24 giugno 2004.

⁽⁶⁹⁾ I passeggeri che hanno utilizzato l'aeroporto nel 2004 sono stati in totale 2 034 140 (cfr. tabella 1).

⁽⁷⁰⁾ Articoli 35 e 36 del decreto del 3 febbraio 2005 di rilancio economico e semplificazione amministrativa. Queste disposizioni sono state applicate all'aeroporto di Charleroi con l'atto aggiuntivo 4 alla convenzione di concessione del 1991 tra la regione e BSCA, che all'articolo 1 prevede che «il concessionario stabilisce e incassa dagli utenti l'importo dei diritti aeroportuali dovuti per l'utilizzo dell'aeroporto che esso gestisce».

(100) Ai sensi dell'atto aggiuntivo del 2005:

- la tassa di atterraggio dovuta da Ryanair è calcolata in base alla tariffa generale che prevede uno sconto del 50 % oltre i 200 000 passeggeri (cfr. la tabella 11),
- le tariffe dei servizi di assistenza a terra («handling») applicabili alle operazioni di Ryanair sono fissate fino al 2015 conformemente alla tabella 12,
- Ryanair è assoggettata a una nuova tassa, denominata «infrastructure access fee»,
- il contratto non prevede più versamenti di BSCA a Promocy.

Tabella 12

Diritti applicabili a Ryanair ai sensi dell'atto aggiuntivo del 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tassa di atterraggio			[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Diritti per passeggero			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Assistenza a terra			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Accesso all'infrastruttura			[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Totale netto versato da Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Differenza con il contratto del 2001			[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]

I valori della tassa di atterraggio si basano sulle proiezioni di passeggeri di Ryanair al momento della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2005.

⁽¹⁾ Diritti per passeggero in partenza conformemente ai dati forniti nella risposta delle autorità belghe del 14 luglio 2011.

(101) La Commissione osserva che gli importi per passeggero pagati da Ryanair conformemente alla tabella 12 sono, ad eccezione dell'anno [...], identici a quelli previsti dal contratto del 2001 ⁽⁷¹⁾ (cfr. la tabella 10).

(102) Il contratto del 2005 prevede infine che per un periodo di almeno 6 mesi dall'inizio dell'utilizzo del nuovo terminal, Ryanair basi a Charleroi 4 aerei con un minimo di [25-32] rotazioni giornaliere. In caso contrario, Ryanair dovrebbe pagare una sovrattassa del [10-25] %.

⁽⁷¹⁾ Le proiezioni della regione non tengono conto dell'indicizzazione annuale della tassa di atterraggio, né dell'aumento del numero di passeggeri Ryanair oltre 1,75 milioni; queste due correzioni hanno un impatto opposto sull'importo effettivo dei diritti per passeggero pagati da Ryanair.

3.2.4. L'atto aggiuntivo del 2010

- (103) Al 1° gennaio 2009 BSCA ha introdotto diritti aggiuntivi per passeggero che tutte le compagnie aeree operanti dall'aeroporto di Charleroi erano tenute a pagare per i passeggeri a mobilità ridotta (di seguito i «diritti PMR»). L'atto aggiuntivo 7 alla convenzione regione/BSCA autorizza infatti BSCA a fissare questi diritti, fatto che le autorità belghe ritengono conforme al diritto dell'Unione ⁽⁷²⁾. I diritti PMR sono stati fissati a 19,5 centesimi di EUR per passeggero in partenza nel 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Un atto aggiuntivo al contratto tra BSCA e Ryanair è stato stipulato con scambio di corrispondenza tra BSCA e Ryanair il 6 dicembre 2010 (di seguito «l'atto aggiuntivo del 2010»). Esso prevede:
- una deroga al livello generale dei diritti PMR, in virtù della quale Ryanair pagherà [10-30] centesimi di EUR a passeggero per l'anno compreso tra il 1° febbraio 2009 e il 31 gennaio 2010; le modalità di indicizzazione dei diritti PMR prevedono inoltre una riduzione della tariffa proporzionale all'aumento del traffico generato da Ryanair ⁽⁷⁴⁾,
 - una riduzione di [10-50] centesimi di EUR per passeggero Ryanair sulle tariffe dei servizi di assistenza a terra.

3.2.5. Cessione delle quote di BSCA in Promocy

- (105) Il 31 marzo 2010 BSCA ha ceduto a Ryanair la sua quota del 50 % in Promocy ⁽⁷⁵⁾. BSCA ha venduto le azioni al loro valore contabile per un importo complessivo di 31 100 EUR (ossia 100 EUR per azione). Tutti i rischi e i doveri sono stati trasferiti all'azionista unico, nella fattispecie Ryanair.
- (106) Secondo le autorità belghe, al momento della cessione la tesoreria di Promocy registrava 261 073 EUR (saldo dell'attivo, dedotti il capitale e la riserva legale) ⁽⁷⁶⁾. BSCA ha quindi ceduto la metà del capitale di Promocy a un prezzo di gran lunga inferiore alla metà del valore della tesoreria.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

4.1. Osservazioni degli interessati sulle misure a favore di BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (di seguito «BAC»)

a) Osservazioni ricevute a settembre 2012 in seguito all'adozione della decisione di estensione del 2012

- (107) BAC ritiene che tutte le misure concesse a BSCA descritte nella decisione di estensione del 2012 costituiscano un aiuto di Stato che non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno.
- (108) Secondo BAC, nessuno degli investimenti descritti nella decisione di estensione del 2012 è stato oggetto di una decisione giuridicamente vincolante prima del 12 dicembre 2000.
- (109) BAC ritiene che nessuno degli investimenti nelle infrastrutture riguardasse l'esercizio dei pubblici poteri, in quanto tutti questi investimenti sono elementi fondamentali per le attività economiche del gestore, compresi i lavori destinati a migliorare il funzionamento dell'aeroporto (come il sistema di atterraggio o il prolungamento della pista) o a favorirne lo sviluppo economico (parcheggi auto, vie di accesso o aree di manutenzione).

⁽⁷²⁾ Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

⁽⁷³⁾ Quest'importo viene indicizzato annualmente, cfr. <http://www.charleroi-airport.com/en/b2b/airport-fees/scheduledcharter-flights/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Diritti PMR anno $N + 1 = [0, 10-0, 30]$ EUR $\times$ Passeggeri Ryanair 2009/Passeggeri Ryanair anno N . Nel 2009 i passeggeri Ryanair sono stati 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy era l'impresa comune tra BSCA e Ryanair costituita ai sensi degli accordi del 2001.

⁽⁷⁶⁾ Risposta del Belgio trasmessa il 18 marzo 2014 alla Commissione e intitolata «risposta alla richiesta di informazioni della Commissione del 7 febbraio 2014» (risposta alla domanda 18).

i) Pagamento da parte di BSCA della concessione e delle infrastrutture

- (110) BAC fa notare che nessuna delle misure concesse a BSCA descritte nella decisione di estensione del 2012 è conforme al principio dell'investitore operante in economia di mercato (di seguito «MEIP»). Considerata la prassi del settore, il rendimento dell'investimento ottenuto dalla regione/SOWAER è nettamente inferiore a quello che si aspetterebbe un investitore privato ⁽⁷⁷⁾.
- (111) Secondo BAC, nessun aiuto all'investimento concesso a BSCA era limitato al minimo necessario. Questo si spiega con il fatto che la somma versata da BSCA per la concessione e le infrastrutture è rimasta costante tra il 2002 e il 2010, ad eccezione di un aumento nel 2007, mentre nello stesso periodo il numero di passeggeri e le entrate sono aumentati. Di conseguenza, il valore netto medio delle infrastrutture è aumentato per BSCA, mentre i pagamenti netti medi sono diminuiti.

ii) Servizi forniti da SOWAER a BSCA e servizi rimborsati dalla regione

- (112) Per quanto riguarda i servizi forniti da SOWAER a BSCA e i servizi rimborsati dalla regione a BSCA, BAC dichiara che, ad eccezione dei servizi pubblici come quelli di polizia e doganali, lo Stato belga non interviene in nessun'altra attività nell'aeroporto di Bruxelles. BAC si fa carico del costo dei servizi antincendio, di sicurezza e manutenzione. Le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Bruxelles pagano direttamente a Belgocontrol i servizi connessi al tracking, alla registrazione e alla pianificazione dei voli, mentre nell'aeroporto di Charleroi le compagnie aeree non devono pagare per questi servizi. In quanto tali, i servizi rimborsati dalla regione Vallonia a BSCA non sono legati all'esercizio dei pubblici poteri.
- (113) BAC ritiene che questi servizi non siano servizi di interesse economico generale, in quanto essi sono inerenti alla gestione di un aeroporto e agli aspetti essenziali delle attività economiche di un aeroporto e non soddisfano i criteri della sentenza *Altmark*.
- (114) BAC ritiene che i pagamenti effettuati per rimborsare BSCA nell'ambito di questi servizi non siano conformi al MEIP e che costituiscano un aiuto al funzionamento. Poiché i pagamenti effettuati da BSCA alla regione per l'utilizzo delle infrastrutture erano inferiori a quanto un investitore privato riterrebbe accettabile, tale investitore non acconsentirebbe a pagamenti aggiuntivi a fronte di servizi senza beneficiare di un rendimento corrispondente.
- (115) BAC sottolinea che gli aiuti al funzionamento possono essere dichiarati compatibili solo in casi eccezionali e salvo il rispetto di severe condizioni nelle regioni svantaggiate. Nel caso dell'aeroporto di Charleroi non ricorre nessuna di queste condizioni e l'aiuto non può essere ritenuto compatibile con il mercato interno.

iii) Partecipazione di SOWAER all'aumento di capitale di BSCA

- (116) BAC dubita che l'aumento di capitale di BSCA del 3 dicembre 2002 sia stato effettuato conformemente al MEIP. BAC sottolinea inoltre che, per valutare se un investitore privato avrebbe effettuato l'aumento di capitale, non dovrebbero essere considerati gli altri aiuti di cui gode BSCA.

iv) Incidenza sulla concorrenza

- (117) BAC fa notare che gli aiuti hanno consentito all'aeroporto di Charleroi di rafforzare la sua posizione concorrenziale rispetto ad altri aeroporti e ad altri mezzi di trasporto, come il treno ad alta velocità, in quanto consentono a BSCA di applicare diritti aeroportuali poco elevati. Ne consegue un notevole divario tra i diritti applicati a Bruxelles e quelli applicati a Charleroi, in particolare a causa delle differenze tra i diritti per passeggero e i diritti legati alla sicurezza. I diritti aeroportuali incassati da BSCA sono inferiori al prezzo di mercato rispetto all'aeroporto di Bruxelles e ad altri aeroporti simili situati nel bacino di utenza dell'aeroporto di Charleroi (come Eindhoven, Lilla e Colonia/Bonn).

⁽⁷⁷⁾ BAC ipotizza che un investitore privato punterebbe a un rendimento degli investimenti di almeno 14 milioni di EUR (5 %) in base all'investimento di 281 milioni di EUR realizzato da SOWAER nelle infrastrutture di BSCA. SOWAER ha tuttavia beneficiato nel 2009 di un rendimento di solo lo 0,66 % al netto delle imposte sulle società e tra il 2002 e il 2007 né la regione Vallonia né SOWAER hanno percepito altre entrate (ad esempio dividendi). Tra il 2007 e il 2009 il dividendo versato è stato inferiore a 400 000 EUR, mentre nel 2010 la regione Vallonia ha ricevuto un dividendo di 4,66 milioni di EUR. Inoltre nel 2009 i costi infrastrutturali di BSCA rispetto alle entrate rappresentavano solo il 6,7 %, mentre di norma dovrebbero essere tra i costi più elevati per l'aeroporto. I costi annui di ammortamento di BAC costituiscono pertanto il 30 % delle entrate annue.

(118) Secondo BAC, questa differenza ha comportato tra il 2004 e il 2011 una perdita di 2,5 milioni di passeggeri. Lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi non è dovuto solo al maggior traffico che l'aeroporto di Bruxelles non avrebbe generato, come dimostra il fatto che la crescita media annua di un campione di riferimento di aeroporti europei era del 20,5 % tra il 2005 e il 2011, mentre il traffico a Bruxelles è rimasto costante. Inoltre l'aumento delle destinazioni e delle frequenze a Charleroi è andato di pari passo con la cancellazione o la riduzione delle frequenze per queste destinazioni a Bruxelles.

b) Osservazioni ricevute a maggio 2014 a seguito della pubblicazione degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree

(119) Secondo BAC, sia gli aiuti agli investimenti sia gli aiuti al funzionamento di cui BSCA ha beneficiato sono aiuti di Stato che non possono essere ritenuti compatibili con il mercato interno. L'entrata in vigore degli orientamenti sull'aviazione rafforza a suo parere tale conclusione.

i) Aiuti agli investimenti

(120) BAC è del parere che gli aiuti agli investimenti di cui ha beneficiato BSCA costituiscano aiuti di Stato che devono essere considerati incompatibili con il mercato interno, poiché non sono proporzionali agli obiettivi di interesse comune (*Bruxelles International* non era congestionato) e perché non sono limitati al minimo necessario.

ii) Aiuti al funzionamento

1. Esistenza di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

(121) Secondo BAC, la decisione di avvio si è incentrata fondamentalmente sulla differenza di trattamento nel finanziamento di queste attività tra Charleroi e altre imprese all'interno dello stesso Stato membro e altri aeroporti come quello di Bruxelles-National. BAC ritiene a tale proposito che il rimborso a BSCA da parte della regione Vallonia dei costi di questi servizi costituisca un aiuto di Stato e una discriminazione tra BAC e BSCA all'interno dello Stato belga, in quanto BAC doveva sostenere questi costi da sola.

2. Compatibilità delle misure di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE

(122) Al punto 137 degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ⁽⁷⁸⁾ (di seguito gli «orientamenti sull'aviazione») si legge che gli aiuti al funzionamento concessi precedentemente possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno a condizione che siano soddisfatte determinate condizioni. Secondo BAC, gli aiuti al funzionamento concessi a BSCA non soddisfano queste condizioni.

a. L'aiuto non contribuisce al raggiungimento di un obiettivo di interesse generale chiaramente definito.

(123) In effetti, poiché Charleroi e Bruxelles-National sono in concorrenza nello stesso bacino di utenza, gli aiuti concessi a BSCA hanno, secondo BAC, determinato una duplicazione delle capacità aeroportuali disponibili in Belgio. In tal senso, sarebbero state rafforzate le capacità di Charleroi, laddove non era stato raggiunto il livello di saturazione delle capacità dell'aeroporto di Bruxelles. La somma del numero di passeggeri a Charleroi e a Brussels Airport ammontava infatti a 25,4 milioni nel 2012: un numero ancora inferiore alla capacità di accoglienza massima che Brussels Airport è in grado di offrire.

b. Assenza di necessità dell'intervento statale

(124) BAC sottolinea che il traffico annuo di Charleroi superava 1 milione di passeggeri nel 2001-2002 e 3 milioni di passeggeri nel 2008-2009. Conformemente alle categorie stabilite dagli orientamenti sull'aviazione, BSCA avrebbe dovuto poter sostenere da sola la maggior parte, se non la totalità dei costi generati nell'aeroporto di Charleroi durante il periodo preso in esame nell'indagine della Commissione.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 8.

- (125) Secondo BAC, a partire dall'entrata in vigore degli orientamenti sull'aviazione, non devono essere concessi aiuti al funzionamento a BSCA, dato che il traffico annuo di passeggeri ha ampiamente superato il limite dei 3 milioni dal 2009.

c. L'aiuto non è appropriato e il suo importo sproporzionato

- (126) BAC ritiene che avrebbero potuto essere più adeguati gli importi pagati da BSCA in merito ai seguenti servizi: quello per la messa a disposizione di infrastrutture aeroportuali, quello a fronte dei servizi resi da SOWAER e il rimborso di alcuni servizi da parte della regione Vallonia. Secondo BAC, gli aiuti di Stato concessi a BSCA non sono stati limitati al minimo necessario e la regione Vallonia e SOWAER potevano contare su politiche meno lesive della concorrenza.

d. L'aiuto produce effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi

- (127) BAC sottolinea innanzitutto che, contrariamente a quanto raccomandato al punto 131 degli orientamenti sull'aviazione, il piano finanziario di BSCA non ha esaminato la questione dell'impatto dello sviluppo della sua attività sul traffico a Brussels Airport.
- (128) BAC attira inoltre l'attenzione della Commissione sul fatto che la causa in questione non può essere paragonata a quella dell'aeroporto di Groningen in cui la Commissione ha ritenuto l'aiuto al funzionamento compatibile con il mercato interno. In questa causa la Commissione aveva infatti riconosciuto la necessità di decongestionare l'aeroporto di Schiphol e il fatto che gli aeroporti fossero sufficientemente distanti: due elementi non rilevanti nel caso di specie.
- (129) Questi aiuti, che hanno permesso a BSCA di ridurre artificiosamente l'importo dei diritti aeroportuali, hanno prodotto su BAC i seguenti effetti negativi: un calo significativo della sua frequentazione da parte dei passeggeri, una riduzione delle frequenze e addirittura la cancellazione delle linee servite anche dall'aeroporto di Charleroi.
- (130) Quanto alla riduzione del volume di passeggeri a Bruxelles-National, BAC sottolinea che la causa dipende fondamentalmente da un fenomeno di assorbimento della sua clientela da parte di BSCA. Quindi, secondo BAC, mentre la maggior parte degli aeroporti europei ha assistito a un aumento del numero di passeggeri tra il 2005 e il 2013, quello di Bruxelles-National è rimasto invariato e contemporaneamente cresceva il traffico passeggeri a Charleroi.
- (131) Secondo BAC, il fenomeno di assorbimento della sua clientela contribuisce a spiegare la cancellazione di alcune linee a Bruxelles-National e la riduzione della frequenza di alcuni voli. BAC individua in particolare una corrispondenza tra la cancellazione di voli nell'aeroporto di Bruxelles-National e l'attivazione di voli equivalenti nell'aeroporto di Charleroi.
- (132) BAC auspica che nella futura decisione della Commissione in merito a questi aiuti la Commissione dichiari, conformemente alle soglie stabilite dai nuovi orientamenti, (i) che a partire dall'entrata in vigore dei nuovi orientamenti non possano più essere concessi aiuti al funzionamento e agli investimenti a BSCA e (ii) che i servizi aeroportuali a Charleroi siano tassati in misura sufficiente per coprire i costi incrementali generati.

4.1.2. Brussels Airlines

a) Esistenza di un aiuto a BSCA

i) Attività economica

- (133) Brussels Airlines afferma che i servizi antincendio, di manutenzione e sicurezza, così come i servizi legati all'atterraggio, al decollo e alle infrastrutture non rientrano nella sua funzione di servizio pubblico, ma fanno parte dell'attività economica consistente nella gestione di un aeroporto e non dovrebbero essere sovvenzionati in modo discriminatorio. Questi servizi non possono pertanto essere considerati servizi di interesse economico generale. Brussels Airlines indica che altri settori nella regione Vallonia finanziano i propri servizi antincendio e ciò avviene anche all'aeroporto di Bruxelles. Dal momento che la regione Vallonia copre i costi legati alla sicurezza nell'aeroporto di Charleroi, BSCA non li recupera addebitandoli alle compagnie aeree, mentre l'aeroporto di Bruxelles non ha beneficiato di nessuna compensazione in tal senso. I passeggeri in partenza da Bruxelles sono inoltre assoggettati ai diritti dell'autorità dell'aviazione civile del Belgio, da cui sono invece esenti i passeggeri in partenza dall'aeroporto di Charleroi.

ii) Vantaggio

- (134) Brussels Airlines non ritiene che nell'aiutare BSCA la regione/SOWAER abbiano agito da investitori privati operanti in un'economia di mercato. La redditività di BSCA sembra gonfiata da sussidi, sovvenzioni e misure compensative senza i quali il suo margine di profitto sarebbe stato costantemente negativo. Brussels Airlines si chiede inoltre se la redditività combinata di BSCA e di SOWAER rifletta pratiche di mercato. Brussels Airlines fa notare che la regione non agisce da investitore privato, perché un simile operatore non investirebbe in una società strutturalmente deficitaria.

iii) Distorsioni della concorrenza

- (135) Mentre il numero dei passeggeri nei voli a breve raggio a Charleroi è triplicato tra il 2004 e il 2012, quello dell'aeroporto di Bruxelles è rimasto invariato: il suo tasso di frequentazione del 2012 è infatti identico a quello del 2004. Brussels Airlines aggiunge che, per quanto riguarda la sua compagnia, il numero di passeggeri è passato da [...] milioni a [...] milioni. Alla luce di tali constatazioni e del fatto che la frequentazione degli aeroporti è complessivamente aumentata del 34 %, Brussels Airlines deduce che l'aeroporto di Charleroi ha beneficiato dell'intero tasso di crescita. Brussels Airlines osserva che dal 2004 al 2007 altri aeroporti europei hanno registrato forti aumenti (oltre il 20 %), ma che quello di Charleroi non si spiega solo con un incremento del traffico, ma anche con il fatto che molti passeggeri che frequentavano abitualmente l'aeroporto di Bruxelles avrebbero optato per l'aeroporto di Charleroi. Brussels Airlines stima questa perdita a [...] milioni di passeggeri annui a vantaggio dell'aeroporto di Charleroi, pari a mancate entrate per oltre [...] milioni di EUR l'anno.

b) Base giuridica per la valutazione della compatibilità degli aiuti a BSCA

- (136) Secondo Brussels Airlines, la Commissione non dispone di una base giuridica per autorizzare un aiuto al funzionamento che (i) è stato concesso prima dell'entrata in vigore degli orientamenti sull'aviazione e che (ii) era incompatibile con il mercato interno nel momento in cui è stato concesso. Un'applicazione retroattiva degli orientamenti sull'aviazione è contraria ai principi generali del diritto, soprattutto quando, come nel caso di specie, le condizioni per autorizzare gli aiuti al funzionamento sono in confronto meno rigide che in passato.
- (137) In primo luogo, i principi della certezza del diritto e dell'irretroattività della legislazione europea escludono la possibilità, salvo circostanze eccezionali, che una disciplina dell'Unione possa produrre effetti prima della sua pubblicazione. Secondo Brussels Airlines, non sussistono nella fattispecie circostanze eccezionali.
- (138) In secondo luogo, nella comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi è stabilito che la Commissione valuti sempre la compatibilità con il mercato interno degli aiuti di Stato illegalmente concessi in base ai criteri oggettivi indicati negli strumenti normativi in vigore all'epoca in cui è stato concesso l'aiuto. Secondo Brussels Airlines, la Commissione non può quindi scostarsi dalle sue stesse norme senza violare i principi generali del diritto (parità di trattamento, legittimo affidamento). Brussels Airlines ritiene pertanto che non sussistano motivi legittimi per non applicare questa comunicazione al caso di specie.
- (139) Infine, gli aiuti al funzionamento sono per natura incompatibili con il mercato interno. Secondo Brussels Airlines, questo principio è stato chiaramente enunciato negli orientamenti del 2005.
- (140) Brussels Airlines ritiene che l'approccio della Commissione sia ancora più inaccettabile nella causa in questione considerando che:

— la Commissione aveva precedentemente vietato le misure interessate di cui Charleroi aveva beneficiato,

— nella decisione di estensione del 2012 la Commissione ha ampliato l'ambito delle misure oggetto del procedimento di indagine,

— secondo la decisione di estensione, le misure in esame sono palesemente incompatibili con il mercato interno.

- (141) Di conseguenza, secondo Brussels Airlines, la regione Vallonia e BSCA erano perfettamente al corrente della disciplina vigente in materia di aiuti di Stato. Il divieto degli aiuti non sarebbe pertanto contrario al principio del legittimo affidamento. Sarebbe anzi particolarmente ingiusto giustificare retroattivamente la loro condotta illecita a danno di terzi, in particolare a danno di coloro che hanno rispettato le norme. L'equilibrio degli interessi in gioco impone chiaramente il divieto degli aiuti in questione.
- (142) Secondo Brussels Airlines, applicando in modo retroattivo gli orientamenti sull'aviazione ai passati aiuti al funzionamento manifestamente incompatibili, la Commissione riconosce implicitamente tale incompatibilità.
- c) Compatibilità dell'aiuto a BSCA in base ai nuovi orientamenti sull'aviazione
- i) Obiettivo di interesse generale
- (143) Brussels Airlines attira l'attenzione della Commissione sul fatto che gli effetti positivi attesi dalle politiche degli aiuti pubblici, come lo sviluppo e l'accessibilità delle regioni, sono incerti.
- (144) Il fenomeno della fagocitazione del traffico degli aeroporti affermati a vantaggio degli aeroporti regionali genera, secondo Brussels Airlines, molte altre conseguenze negative:
- in primo luogo, nella misura in cui vengono create capacità mentre altre restano disponibili, si assiste all'inutile duplicazione di infrastrutture. A sostegno di questa posizione, Brussels Airlines sottolinea che durante il periodo in esame (2000-2012) la capacità disponibile dell'aeroporto di Bruxelles-National era sufficiente ad accogliere un numero maggiore di passeggeri. Ad esempio, nel 2011 la capacità massima di accoglienza dell'aeroporto di Bruxelles era di 28 milioni di passeggeri, ma all'epoca esso era frequentato solo da 18,8 milioni di passeggeri. Parallelamente, Charleroi accoglieva 5,9 milioni di passeggeri mentre la sua capacità di accoglienza era di 6-7 milioni. La somma della capacità di accoglienza dei due aeroporti nel 2011 è uguale a 24,7 milioni, ossia una capacità totale inferiore alla capacità massima del solo aeroporto di Bruxelles,
 - in secondo luogo, Brussels Airlines sottolinea che lo sviluppo dell'attività dell'aeroporto di Charleroi a scapito di quella dell'aeroporto di Bruxelles-National e di Brussels Airlines avrebbe un impatto sociale ed economico negativo. Brussels Airlines mette a confronto il valore aggiunto diretto e indiretto degli aeroporti di Bruxelles e Charleroi dal 2007 al 2009: mentre il valore aggiunto dell'aeroporto di Charleroi ammonterebbe a 38 milioni di EUR, quello dell'aeroporto di Bruxelles-National sarebbe di 358 milioni di EUR. Brussels Airlines fa inoltre riferimento al numero di posti di lavoro creati direttamente e indirettamente dagli aeroporti tra il 2007 e il 2009. Mentre in questo periodo il livello di occupazione nell'aeroporto di Charleroi è aumentato di 589 addetti FTE (equivalente tempo pieno), quello nell'aeroporto di Bruxelles si è ridotto di 1 057 unità. Sebbene il numero di passeggeri nell'aeroporto di Charleroi sia fortemente aumentato tra il 2007 e il 2009, al contrario di quello di Bruxelles-National, l'occupazione diretta e indiretta non è aumentata al punto da compensare la perdita dei posti di lavoro nell'aeroporto di Bruxelles,
 - infine, secondo Brussels Airlines, il fenomeno di fagocitazione ha avuto un'incidenza negativa sulla redditività delle compagnie tradizionali a vantaggio delle compagnie *low cost*, la cui redditività è dovuta principalmente alle sovvenzioni. Secondo Brussels Airlines, mentre la redditività media dell'AEA (*Association of European Airlines*) è bassa, se non addirittura negativa, per tutto il periodo in esame (gli utili prima degli interessi e delle imposte ammontavano a 0,9 miliardi di EUR nel 2000 e a - 0,4 miliardi di EUR nel 2012), quella di Ryanair è elevata (gli utili prima degli interessi e delle imposte ammontavano a 84 milioni di EUR nel 2000 e a 617 milioni di EUR nel 2012). Tuttavia, secondo Brussels Airlines, questa redditività è incrementata dalle sovvenzioni ricevute dagli aeroporti. Secondo Brussels Airlines, senza questi aiuti (stimati in 720 milioni di EUR nel 2011), la redditività di Ryanair si sarebbe sostanzialmente ridotta o sarebbe addirittura stata negativa.
- (145) Brussels Airlines sottolinea inoltre che gli aiuti al funzionamento sono stati concessi all'aeroporto di Charleroi, benché (i) questo aeroporto sia situato nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto di Bruxelles-National e benché (ii) quest'ultimo avesse ancora capacità disponibile. Di conseguenza, secondo Brussels Airlines, un piano finanziario basato su previsioni di traffico merci e passeggeri avrebbe dovuto stabilire il potenziale impatto dello sviluppo di questo aeroporto sul traffico dell'aeroporto di Bruxelles. Brussels Airlines sottolinea che tale valutazione non è mai stata effettuata e, se lo fosse stata, avrebbe evidenziato un aumento del traffico dell'aeroporto di Charleroi a scapito di quello di Bruxelles. Secondo Brussels Airlines, questo risultato avrebbe rispecchiato la realtà: un aumento delle quote di mercato dell'aeroporto di Charleroi correlato a una perdita di quote di mercato dell'aeroporto di Bruxelles-National e alla riduzione di frequenze e/o alla chiusura di diverse

linee di Brussels Airlines. Brussels Airlines ribadisce pertanto che gli aiuti al funzionamento concessi a BSCA non hanno contribuito al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune. Queste misure hanno anzi condotto a un errato utilizzo e a uno spreco delle risorse.

ii) Necessità degli aiuti

- (146) Brussels Airlines ricorda che per beneficiare di aiuti al funzionamento, gli orientamenti sull'aviazione prevedono che il traffico annuo di un aeroporto non debba superare i 3 milioni di passeggeri. Brussels Airlines sottolinea che questa soglia è stata superata dal 2009 e osserva che gli aiuti al funzionamento di cui BSCA ha beneficiato non hanno subito variazioni tra il 2002 e il 2008, mentre in teoria quest'ultima avrebbe dovuto essere in grado di coprire una quota crescente dei suoi costi di funzionamento. Inoltre dal 2009 l'aeroporto di Charleroi avrebbe dovuto poter provvedere ai suoi costi di funzionamento e non era ammesso a ricevere altri aiuti al funzionamento.

iii) Inadeguatezza dell'aiuto

- (147) Secondo Brussels Airlines, anche se si arrivasse a dimostrare che nel 2008 gli aiuti al funzionamento erano ancora necessari all'aeroporto di Charleroi, è indubbio che il finanziamento pubblico di BSCA attraverso aiuti di Stato fosse una politica inappropriata, in quanto l'aeroporto di Charleroi non era redditizio. Brussels Airlines sottolinea inoltre che le misure in questione sono tutte inadeguate, perché in base alle informazioni in suo possesso la regione Vallonia non ha cercato di confrontare a priori le sue misure di aiuto con misure suscettibili di recare meno intralcio alla concorrenza.

iv) Distorsione della concorrenza

- (148) Brussels Airlines ricorda che l'aeroporto di Charleroi si trova nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto di Bruxelles e che quest'ultimo aveva ancora capacità disponibile nel periodo in esame. Brussels Airlines sottolinea inoltre che mentre il numero di passeggeri è aumentato nell'aeroporto di Charleroi, quello nell'aeroporto di Bruxelles-National è rimasto invariato, se non addirittura diminuito negli ultimi anni, nonostante il fatto che il traffico aereo sia globalmente cresciuto in tutti i paesi europei.

4.1.3. *Association des représentants des compagnies aériennes (BAR)*

a) Osservazioni ricevute dopo l'adozione della decisione di estensione del 2012

- (149) BAR afferma che nell'aeroporto di Bruxelles i costi per i servizi di terminale (diritti), i costi legati alla protezione, alcuni costi in materia di sicurezza e i costi per i servizi antincendio sono sostenuti dai suoi utenti, mentre negli aeroporti regionali sono coperti dalle autorità aeroportuali o regionali. Secondo BAR, questa condizione rappresenta un vantaggio sostanziale per gli aeroporti regionali.

b) Osservazioni ricevute dopo la pubblicazione degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree

i) Distorsione di concorrenza determinata dagli aiuti al funzionamento a favore di Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) BAR ricorda brevemente la natura degli aiuti in questione: aiuti al funzionamento ottenuti da BSCA e versati dalla regione Vallonia «verosimilmente trasferiti a Ryanair, almeno in parte».
- (151) BAR denuncia che la Commissione, annunciando l'intenzione di applicare i principi enunciati negli orientamenti sull'aviazione «a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento (...) ad aeroporti anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014», viola il principio di certezza del diritto e adotta un approccio contrario a quello da essa raccomandato nel 2002 nella comunicazione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi. BAR afferma infatti che tale comunicazione precisa che gli aiuti devono essere esaminati in base a «strumenti normativi in vigore all'epoca in cui è stato concesso l'aiuto». BAR ritiene inoltre che questo cambiamento di politica della Commissione violi anche il principio di motivazione, in quanto la Commissione non spiega perché l'evoluzione del settore dell'aviazione inciderebbe sull'esame degli aiuti al finanziamento passati, né perché siano interessati solo questi ultimi e non i passati aiuti all'avviamento o all'investimento. A tale proposito BAR sottolinea che qualora la Commissione dichiarasse un aiuto concesso in passato

compatibile con il mercato interno, laddove in precedenza fosse stato considerato diversamente, ciò sarebbe contrario non solo ai principi generali summenzionati, ma anche ai principi di buona amministrazione e di legittimo affidamento.

- (152) Secondo BAR, le misure di aiuto in questione, comprese quelle concesse in passato a BSCA, non sono compatibili con il mercato interno, nemmeno se esaminate alla luce delle disposizioni degli orientamenti sull'aviazione, per le seguenti ragioni:

- le misure di aiuto non sono necessarie: BSCA ha superato la soglia del milione di passeggeri, visto che ne accoglie 6 milioni, e deve quindi essere in grado di sostenere i propri costi di gestione. Gli aiuti al funzionamento non possono comunque essere ritenuti compatibili in quanto BSCA ha registrato 3 milioni di passeggeri, né possono essere considerati necessari durante il periodo precedente in quanto BSCA avrebbe dovuto essere capace di sostenere le proprie spese di gestione,
- l'aiuto è ed era contrario alla concorrenza: dal momento che BSCA è situata nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto di Bruxelles-National, che disponeva di capacità residue, BAR ritiene che la regione Vallonia avrebbe dovuto tenerne conto al momento della concessione dell'aiuto, ma così non è stato.

ii) Ulteriori osservazioni in merito alle condizioni di concorrenza eque

- (153) Secondo BAR, se BSCA ritiene che alcuni aiuti destinati alla prestazione di determinati servizi pubblici all'aeroporto debbano essere autorizzati, è necessario che questi servizi siano paragonati agli stessi servizi erogati nell'aeroporto di Bruxelles-National. BAR sottolinea tuttavia che alcuni servizi prestati a BSCA sono considerati servizi pubblici, mentre non lo sono nell'aeroporto di Bruxelles-National.
- (154) BAR ribadisce che la riscossione dei diritti aeroportuali non deve condurre a una situazione di discriminazione tra gli utenti. In particolare, BAR fa riferimento alle riduzioni di cui Ryanair gode sulle tasse aeroportuali, e di cui invece non beneficiano le altre compagnie operanti in questo aeroporto, e al fatto che i diritti aeroportuali nell'aeroporto di Bruxelles-National sono molto più elevati.
- (155) BAR ricorda che da quando l'aeroporto di Bruxelles è stato privatizzato, le sue prestazioni di servizi non sono più espressamente considerate come rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri. Queste prestazioni costituiscono «attività regolamentate» per le quali i diritti pagati dagli utenti o dai passeggeri dell'aeroporto sono controllati in base a una formula.
- (156) BAR attira inoltre l'attenzione della Commissione sull'ipotesi di sovvenzioni incrociate in quanto Ryanair esercita la propria attività sia a Charleroi sia nell'aeroporto di Bruxelles-National. Se così fosse, ci si troverebbe chiaramente in presenza di una distorsione di concorrenza.

4.1.4. *Association of European Airlines (AEA)*

a) Osservazioni ricevute dopo l'adozione della decisione di estensione del 2012

- (157) L'AEA fa notare che le sovvenzioni concesse agli aeroporti regionali sono accettabili solo se vanno a vantaggio di tutti gli utenti dell'aeroporto senza discriminazione e se non creano distorsioni tra gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza. L'AEA riconosce che gli aeroporti possono adattare le proprie infrastrutture per rispondere ai bisogni di specifici utenti fintanto che vengono rispettati i principi di trasparenza, di correlazione ai costi e di non discriminazione.

4.1.5. *Air France*

a) Osservazioni ricevute dopo la decisione di estensione del 2012

- (158) Air France chiede alla Commissione di non approvare quelli che ritiene essere aiuti al funzionamento che falsano la concorrenza tra i vettori aerei e tra gli aeroporti. Air France ritiene che la Commissione debba procedere a un confronto esaustivo tra i diritti applicati nell'aeroporto di Charleroi e quelli applicati negli aeroporti dello stesso bacino di utenza, in particolare a Bruxelles-National.

- (159) Air France contesta inoltre l'applicazione retroattiva degli orientamenti sull'aviazione alle cause relative agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti, anche se questi aiuti sono stati versati prima della pubblicazione dei suddetti orientamenti, e questo per diversi motivi:
- secondo Air France, l'applicazione retroattiva degli orientamenti sull'aviazione favorisce gli operatori non virtuosi legittimando comportamenti che, nel momento in cui sono stati messi in atto, non erano conformi alle norme applicabili. Al contrario, questo approccio penalizza gli operatori che si sono attenuti ai precedenti orientamenti astenendosi dal ricevere fondi pubblici,
 - l'applicazione retroattiva degli orientamenti sull'aviazione agli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti è contraria ai principi generali del diritto e alla giurisprudenza europea.
- (160) Secondo Air France, i nuovi orientamenti favoriranno i nuovi operatori a scapito di quelli storici: consentendo a una nuova compagnia aerea di pagare solo il costo incrementale legato alla sua attività, questi orientamenti discriminano infatti gli operatori storici dell'aeroporto, che sono soggetti a diritti più elevati.
- (161) Air France ricorda infine che se la condizione dell'accessibilità non discriminatoria all'infrastruttura di un aeroporto può sembrare in teoria facilmente soddisfatta, di fatto non è così, perché alcuni modelli di gestione sono intenzionalmente penalizzati.

4.1.6. BSCA

a) Osservazioni ricevute dopo la decisione di estensione del 2012

- (162) BSCA invita la Commissione ad archiviare la sua indagine per via dell'assenza di aiuti di Stato a suo favore o a favore dei suoi partner commerciali.
- (163) A titolo preliminare, BSCA ritiene che il tempo trascorso dall'inizio della causa sia tale da suscitare un legittimo affidamento in capo a BSCA e ai suoi utenti. BSCA ricorda che la Commissione era già stata informata, durante la sua prima indagine conclusasi con la decisione del 2004, del meccanismo messo in atto dalla regione Vallonia e da BSCA nel 1991 nell'ambito del contratto di concessione e delle relative successive modifiche. BSCA contesta dunque l'estensione dell'ambito delle misure oggetto dell'esame della Commissione.
- (164) BSCA attira l'attenzione della Commissione sull'importanza degli aeroporti regionali per lo sviluppo economico e sociale, per l'accessibilità della regione e per il turismo. BSCA ritiene che la liberalizzazione del trasporto aereo abbia fatto nascere una nuova categoria di passeggeri interessati ai cosiddetti *city trip* e ai viaggi di breve durata per motivi familiari e nuovi modelli economici a basso costo che rispondono a questa nuova domanda. BSCA ritiene pertanto di essere solo limitatamente in concorrenza con l'aeroporto di Bruxelles-National. A tale proposito, BSCA sottolinea l'impatto più che limitato esercitato sull'aeroporto di Bruxelles-National dall'apertura, in passato, di una rotta tra Dublino e l'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud ⁽⁷⁹⁾. BSCA giustifica il suo successo con la politica dinamica messa in atto negli ultimi anni dalle autorità della regione Vallonia, nonché con la flessibilità della sua infrastruttura e con l'efficienza degli addetti dell'aeroporto.
- (165) Per quanto riguarda i servizi di interesse generale, BSCA ricorda di ricevere dal 1991 una compensazione per i servizi di interesse generale definiti dall'articolo 25 del capitolato d'oneri stipulato con le autorità pubbliche della regione Vallonia. BSCA contesta l'analisi effettuata nella decisione del 21 marzo 2012 in cui la Commissione ha confutato il carattere non economico di queste attività. Secondo il gestore si tratta, da un lato, di un capovolgimento di posizione operato dalla Commissione rispetto alla sua stessa prassi decisionale e, dall'altro, di una violazione dei regolamenti internazionali ed europei in materia di sicurezza nei trasporti. BSCA ricorda alla Commissione che il trasferimento di questi servizi di interesse generale precedentemente svolti dall'amministrazione è stato motivato con l'intento di assicurare una buona gestione e flessibilità. La compensazione versata dalle autorità della regione Vallonia è limitata, giustificata in base ai costi e non genera nessun utile per BSCA. È inoltre stato messo in atto un sistema di controllo per evitare ogni sovracompensazione.
- (166) Per quanto riguarda l'aumento di capitale, BSCA ricorda che la Commissione non aveva sollevato dubbi durante la prima indagine e ritiene che tale aumento sia conforme al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato. Il gestore aggiunge che questo aumento è stato deciso in base a un piano finanziario

⁽⁷⁹⁾ Decisione 2004/393/CE, considerando 300.

credibile e realistico e che era giustificato dalle necessità dello stesso gestore, nel quadro del forte sviluppo delle sue attività. A tale proposito, BSCA sottolinea che la Commissione aveva già osservato nel 2004 che i risultati attesi per il 2003 erano superiori a quelli previsti rispetto al piano finanziario del 2001. Analogamente, il numero di passeggeri in transito a BSCA e i proventi di gestione nel 2011 superano le stime previste dal suddetto piano finanziario. Infine, secondo BSCA, lo sviluppo delle attività di BSCA in partenariato con Ryanair avrebbe consentito a SOWAER di beneficiare dei buoni risultati ottenuti da BSCA registrando un'importante plusvalenza in occasione della vendita di una parte delle sue azioni nel 2009.

4.2. Osservazioni degli interessati sulle misure a favore di Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (167) La compagnia aerea Britannia ritiene normale che gli aeroporti possano offrire un sostegno alle attività promozionali e riduzioni in base al volume di passeggeri che le compagnie aeree sono in grado di apportare, soprattutto nel caso di aeroporti non ancora ben affermati. Questi vantaggi devono tuttavia rimanere proporzionati, realistici e di durata limitata. Britannia si preoccupa della disparità creata nella fattispecie tra compagnie aeree concorrenti. Le tasse aeroportuali sono applicate in misura discriminatoria e irrealistica, considerando che i vettori *low cost* utilizzano le piste, i terminal o i dispositivi di sicurezza in misura uguale alle altre compagnie.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (168) SAS ricorda che la deregolamentazione dello spazio aereo europeo ha comportato un aumento della concorrenza tra le compagnie aeree tradizionali e ha permesso la creazione di nuove compagnie, che hanno sviluppato nuovi concetti imprenditoriali. È fondamentale che tale concorrenza rispetti un insieme di regole applicate in modo trasparente e non discriminatorio.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (169) KLM spiega che le compagnie *low cost* e le compagnie tradizionali offrono prodotti diversi e che ciascuna ha una propria ragion d'essere, tanto sul piano commerciale che operativo. I vettori *low cost* evitano generalmente i grandi aeroporti, la cui logistica può essere complessa e i costi d'utilizzo elevati, optando invece per scali regionali che permettono loro di operare rotazioni rapide a un costo inferiore. Tale evoluzione non dovrebbe essere messa in discussione, ma non può nemmeno giustificare la concessione di aiuti. Secondo KLM, i vantaggi ricevuti da Ryanair a Charleroi superano ampiamente quanto consentito dall'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e la contropartita accettata da Ryanair di fare dell'aeroporto di Charleroi la base di un certo numero di aeromobili non cambia in alcun modo la situazione di fatto.

4.2.4. *Air France*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (170) Air France ritiene che la riduzione dei costi applicabili a Ryanair e la loro assunzione a carico della regione Vallonia e di BSCA comportino uno svantaggio per i concorrenti di Ryanair che operano collegamenti aerei nel mercato dell'UE. La riduzione della tassa di atterraggio permette a Ryanair di limitare i suoi costi operativi rendendola di fatto più competitiva rispetto ai suoi concorrenti, non solo sui voli operati da e verso Charleroi ma su tutta la rete delle destinazioni servite dalla compagnia irlandese. Anche l'impegno assunto dalla regione Vallonia di concedere un indennizzo è considerato un vantaggio che assicura a Ryanair la stabilità delle condizioni di esercizio mentre «la pratica dell'utilizzo di una qualsiasi piattaforma aeroportuale dimostra che l'ambiente commerciale e regolamentare non è mai statico. Ad esempio, l'importo delle tasse aeroportuali può facilmente subire un incremento se l'ente gestore è costretto a finanziare misure specifiche, eventualmente allo scopo di permettere ad altri vettori di stabilirsi a Charleroi; d'altro canto, anche l'evoluzione delle misure ambientali può modificare le condizioni di utilizzo di un aeroporto».

4.2.5. Austrian Airlines

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (171) Secondo l'opinione di Austrian Airlines, l'arrivo delle compagnie *low cost* ha dato la stura a una corsa alle sovvenzioni tra aeroporti e regioni che vogliono essere servite da questi vettori. Questi sviluppi mettono in discussione il principio della remunerazione per l'utilizzo delle infrastrutture, che invece costituisce una delle regole fondamentali del mondo dell'aviazione civile. Gli aiuti concessi non sono decrescenti, sono indipendenti dal successo registrato da Ryanair sui collegamenti operati e favoriscono una sola compagnia aerea, dando così luogo a discriminazioni. Austrian Airlines conclude che le «cooperazioni» del tipo osservato tra Ryanair e la regione Vallonia comportano significative distorsioni della concorrenza tra compagnie aeree e sono in larga misura incompatibili con il corretto funzionamento del mercato interno dell'aviazione.

4.2.6. Associazione dei residenti ed abitanti dei comuni limitrofi all'aeroporto di Charleroi-Gosselies (ARACH)

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (172) L'ARACH è preoccupata del fatto che gli aiuti finanziari concessi a Ryanair portino allo «sviluppo incontrollato dell'aeroporto» in una zona urbana e afferma che «in quanto cittadini e contribuenti, gli aiuti pubblici concessi discutibilmente ad una impresa privata ci riguardano da vicino, giacché ciò configura un impiego abusivo delle risorse di bilancio della regione Vallonia».

4.2.7. Parte interessata A

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (173) La parte interessata A si dice «molto preoccupata» per le sovvenzioni concesse dagli enti territoriali pubblici che si ripercuotono sulle condizioni di concorrenza tra vari modi di trasporto: «In questo modo, la compagnia Ryanair gode ad esempio di sovvenzioni pubbliche per il collegamento Charleroi-Londra, mentre l'Eurostar, cogestito da SNCF, ferrovie britanniche e SNCF, non ne beneficia. E tuttavia, i due mezzi di trasporto sono in concorrenza diretta sulla tratta Bruxelles-Londra. Spetta unicamente alle società ferroviarie assumersi i costi delle comunicazioni necessarie ad assicurare il collegamento, acquistare il materiale e i locomotori, pagare i pedaggi per l'utilizzo delle infrastrutture e dei tunnel, ecc. La parità di trattamento tra concorrenti è di conseguenza seriamente compromessa».

4.2.8. Parte interessata B

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (174) La parte interessata B fa presente che i vantaggi concessi a Ryanair riducono la sua struttura dei costi e le permettono di praticare prezzi inferiori. Queste pratiche si ripercuotono sulle condizioni di concorrenza in cui operano le compagnie in partenza da Charleroi o dall'aeroporto di Bruxelles-National indipendentemente dalle rotte servite. La concorrenza tra le cosiddette compagnie «*low-cost*» non deve essere analizzata soltanto rotta per rotta. Per molti viaggiatori le destinazioni di Venezia o Barcellona sono sostituibili. La concorrenza si ripercuote pertanto su tutte le rotte.
- (175) L'impresa in questione spiega che i costi diretti per le partenze da Bruxelles sono di 32,14 EUR per passeggero contro i 5 EUR chiesti a Ryanair per i voli in partenza da Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Anche se i servizi di assistenza a terra sono più limitati per Ryanair che per altri vettori aerei, questa parte interessata fa presente che gran parte di tali servizi è comunque necessaria a tutte le compagnie. Il fatto che il mercato dell'assistenza a terra sia aperto alla concorrenza nell'aeroporto di Bruxelles-National significa che i costi dei servizi di assistenza non dovrebbero normalmente essere molto più elevati a Bruxelles che a Charleroi. I costi di assistenza sono, in generale, più elevati nei piccoli aeroporti che nei grandi per il fatto che le imprese non

⁽⁸⁰⁾ Costi diretti per aereo e per rotazione in partenza da Bruxelles-National comprendenti le tasse di atterraggio, i diritti per passeggero, altri diritti e spese di assistenza. La differenza di costo, calcolata sulla base di un volume previsto di 1 700 000 passeggeri nel 2003, è di 23 milioni di EUR.

riescono di solito a raggiungere la dimensione critica necessaria a realizzare economie di scala. Questa parte interessata ritiene che nel 2003 Ryanair abbia risparmiato 17 milioni di EUR rispetto al costo effettivo dell'assistenza a terra e delle tasse di atterraggio. Inoltre BSCA non avrebbe apparentemente tenuto conto degli effetti della direttiva 96/67/CE del Consiglio ⁽⁸¹⁾: l'aeroporto dovrebbe raggiungere i due milioni di passeggeri annui abbastanza rapidamente e, raggiunta tale soglia, BSCA dovrà applicare la direttiva e aprire il mercato dell'assistenza a terra ad altri operatori.

- (177) BSCA non si sarebbe comportata da investitore privato operante in un'economia di mercato ma avrebbe agito, per ragioni politiche e sociali, su istruzione della regione Vallonia. Il contratto di 15 anni non permetterà probabilmente a BSCA di raggiungere una condizione redditizia, cosicché la società dovrà probabilmente continuare ad affrontare problemi di gestione. Il ritiro di Ryanair da Charleroi può compromettere la prospettiva di rendimento del capitale investito ⁽⁸²⁾.
- (178) Sembrerebbe che BSCA ottenga contributi dalla regione Vallonia consistenti nel 65 % delle tasse aeroportuali o nella messa a disposizione gratuita delle infrastrutture, mentre la regione Vallonia paga un contributo a SOWAER. In linea di massima, qualsiasi pagamento della regione Vallonia deve essere limitato alla compensazione dei costi sostenuti da BSCA a fronte degli oneri di servizio pubblico, mentre la situazione a tale riguardo è poco chiara.
- (179) Per l'impresa in questione, che riconosce di avere parimenti beneficiato di aiuti alle attività «promozionali» per il lancio di nuove destinazioni, ma mai di riduzioni sulle tasse aeroportuali o sui costi dei servizi di assistenza a terra, i vantaggi concessi a Ryanair a Charleroi eccedono ampiamente le pratiche in vigore. Nondimeno, essa ritiene di avere assunto rischi commerciali molto significativi insediandosi nell'aeroporto di Bruxelles-National in un'epoca in cui la concorrenza della compagnia Sabena era molto forte.
- (180) Il fatto che altri gestori aeroportuali concedano vantaggi a Ryanair non sarebbe utilizzabile per dimostrare che l'aeroporto di Charleroi si è comportato come un investitore privato operante in economia di mercato. L'impresa richiama la sentenza *Steinike & Weiling* ⁽⁸³⁾.

4.2.9. *Brussels International Airport Company, diventata Brussels Airport Company (di seguito «BAC»)*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di avvio del 2002)

- (181) Secondo BAC, BSCA non si sarebbe comportata come un investitore privato, giacché i vantaggi concessi a Ryanair sono di portata maggiore rispetto a quelli concessi da altri aeroporti ⁽⁸⁴⁾. Il fatto che Ryanair goda di vantaggi in altri aeroporti non sarebbe comunque pertinente, perché anch'essi possono configurare aiuti di Stato.
- (182) L'interessato richiama l'attenzione della Commissione su molti fattori che devono essere tenuti presenti ai fini dell'analisi del potenziale ripristino della redditività di BSCA e che sembrano escludere profitti a medio termine:
- (183) BSCA ha beneficiato di una ricapitalizzazione, da parte della regione Vallonia, di quattro milioni di EUR nel dicembre 2002.

— BSCA «beneficia di un'esenzione della metà dell'importo dei diritti dovuti alla regione Vallonia per il periodo 2001-2006. Tale vantaggio è quantificabile in un milione di euro l'anno, che tuttavia BSCA dovrà rimborsare a partire dal 2007»,

⁽⁸¹⁾ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36). Direttiva modificata in ultima istanza dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 settembre 2003, recante adeguamento alla decisione 1999/468/CE del Consiglio delle disposizioni relative ai comitati che assistono la Commissione nell'esercizio delle sue competenze di esecuzione previste negli atti soggetti alla procedura prevista all'articolo 251 del trattato CE (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽⁸²⁾ L'impresa cita l'esempio di Shannon in Irlanda. Shannon ha concesso vantaggi a Ryanair per qualche tempo, ma non li ha prorogati. Ryanair ha deciso di trasferire le sue operazioni in un altro aeroporto e Shannon non ha realizzato il rendimento che poteva ragionevolmente aspettarsi dal capitale investito.

⁽⁸³⁾ Sentenza della Corte del 22 marzo 1977 nella causa 78/76, *Steinike & Weinlig/Germania*, Raccolta pag. 595, EU:C:1977:52: «Un'eventuale violazione da parte di uno Stato membro, d'un obbligo impostogli dal trattato, in relazione col divieto di cui all'art. 92, non può essere giustificato dalla circostanza che altri Stati membri siano anch'essi venuti meno a detto obbligo. Più distorsioni della concorrenza non hanno sugli scambi tra gli Stati membri l'effetto di neutralizzarsi reciprocamente, ma anzi si cumulano fra loro, il che ne aumenta le conseguenze pregiudizievoli per il mercato comune» (punto 24).

⁽⁸⁴⁾ Le tariffe applicate a Francoforte-Hahn e a Londra Stansted sarebbero più elevate e le riduzioni inferiori, benché Ryanair operi 49 collegamenti in partenza da Londra e 15 in partenza da Francoforte-Hahn, contro i 9 in partenza da Charleroi.

- la Commissione dovrebbe tenere conto dei costi relativi ai lavori di ampliamento dell'aeroporto di Charleroi, valutati in 95 milioni di EUR, e delle modalità di finanziamento. Se il costo di tali lavori non sarà sostenuto da BSCA, si dovrà verificare a quali condizioni tali infrastrutture saranno messe a disposizione di BSCA da parte della regione Vallonia. Vista la situazione delle infrastrutture, la parte interessata dubita che allo stato attuale l'aeroporto sia in grado di accogliere un numero sufficiente di passeggeri per assicurare l'equilibrio finanziario di BSCA,
- la regione Vallonia mette gratuitamente a disposizione di BSCA il materiale e il personale necessario all'insieme delle operazioni di sicurezza nell'aeroporto di Charleroi, vale a dire il controllo dei passeggeri e dei loro bagagli prima dell'imbarco, mentre «di norma i costi della sicurezza sono sostenuti dagli utenti dell'aeroporto, attraverso la corresponsione di un diritto all'operatore dell'aeroporto o tramite l'imposizione di una tassa qualora tali servizi siano assicurati dalle autorità pubbliche».

4.2.10. *Parte interessata C*

(osservazioni ricevute dopo la decisione di estensione del 2012)

- (184) La parte interessata C ritiene che i vantaggi concessi dalla regione Vallonia a BSCA e a Ryanair ledano la concorrenza e che gli aeroporti di Charleroi e di Bruxelles-National operino nello stesso mercato.
- (185) La parte interessata C critica il rapporto tra la regione Vallonia, BSCA e Ryanair e le differenze che ne derivano per quanto riguarda i diritti applicati alle compagnie aeree a Bruxelles e a Charleroi. Più specificatamente, i) i diritti di manutenzione non vengono ripercossi sugli utenti ma compensati dalla regione Vallonia, ii) le tasse di atterraggio favoriscono Ryanair, [...].
- (186) La parte interessata C fa inoltre notare che Ryanair non versa alcun corrispettivo per servizi che rientrano nella normale gestione aeroportuale, come i servizi antincendio, l'ampliamento e la costruzione di infrastrutture e i diritti per passeggero.

4.2.11. *Brussels Airlines*

a) Esistenza dell'aiuto

i) Vantaggio selettivo

- (187) Secondo Brussels Airlines, Ryanair ha beneficiato di un vantaggio selettivo rispetto alle altre compagnie aeree.
- (188) Infatti gli aiuti concessi dalla regione e da SOWAER a favore di BSCA riducono i costi di funzionamento di quest'ultima e le consentono di applicare diritti più bassi alle compagnie aeree, tra cui Ryanair, riducendo dunque anche i costi di funzionamento di tale compagnia. In particolare, dal momento che la regione Vallonia copre i costi legati alla sicurezza nell'aeroporto di Charleroi, BSCA non li recupera addebitandoli alle compagnie aeree, mentre l'aeroporto di Bruxelles non ha beneficiato di alcuna compensazione in tal senso. Nell'ambito della valutazione dei rapporti commerciali tra BSCA e Ryanair, Brussels Airlines ritiene necessario tenere conto del programma di sostegno finanziario complessivo della regione a favore di BSCA.
- (189) Ryanair ha altresì beneficiato di misure finanziarie dirette come un aiuto all'avvio e di contributi alle attività promozionali. Brussels Airlines si chiede se questi aiuti siano conformi alle condizioni previste dagli orientamenti del 2005 e se siano rispettati i principi di proporzionalità e di trasparenza.
- (190) Secondo Brussels Airlines, a causa dell'effetto cumulativo di tutte le misure, è impossibile ritenere che BSCA agisca da investitore privato e invita la Commissione a non esaminare le misure separatamente, ma nel loro insieme.

1. Benchmarking

- (191) Secondo Brussels Airlines, i diritti versati da Ryanair a BSCA durante il periodo in esame erano molto più bassi di quelli pagati da altre compagnie aeree in aeroporti comparabili.

- (192) Brussels Airlines prende a riferimento i diritti aeroportuali di un gruppo di altri aeroporti situati nel bacino di utenza di Charleroi (Eindhoven, Lilla e Colonia) o con dimensioni simili (Marsiglia, Porto e Bologna) e conclude che i diritti aeroportuali applicati nell'aeroporto di Charleroi non sono conformi a quelli che applicherebbe un investitore privato operante in un'economia di mercato.
- (193) Brussels Airlines ritiene inoltre che l'aeroporto di Bruxelles costituisca un buon riferimento per valutare il carattere discriminatorio dei diritti aeroportuali: i due aeroporti si trovano infatti nello stesso bacino di utenza e operano nello stesso contesto economico. Inoltre l'aeroporto di Bruxelles può ripercuotere i suoi costi fissi su un numero maggiore di compagnie aeree invalidando così l'argomentazione secondo cui i diritti applicati dall'aeroporto di Bruxelles sono necessariamente più elevati per via delle sue dimensioni. Dal confronto emerge una notevole discrepanza tra il livello dei diritti aeroportuali applicati a Bruxelles e a Charleroi, anche tenendo conto dei servizi aggiuntivi forniti nell'aeroporto di Bruxelles-National a causa delle differenze tra i modelli economici delle compagnie.

2. Copertura dei costi

- (194) Brussels Airlines ritiene che BSCA non dimostri che, quando gli accordi in questione (del 2001 e anche i successivi atti aggiuntivi) sono stati definiti, BSCA fosse in grado di coprire i costi generati da tali accordi per tutta la loro durata, pur traendo un ragionevole profitto in una prospettiva a medio termine. Questo dimostra che BSCA non si è comportata da investitore privato operante in economia di mercato.
- (195) Brussels Airlines fa notare che il margine di profitto di BSCA è notevolmente inferiore a quello degli altri aeroporti dell'Unione. Nel 2006 e nel 2007 il margine di profitto medio di diversi aeroporti dell'Unione era compreso tra il 7 e il 9 %. I margini di utile di BSCA/SOWAER, aggiustati tenendo conto delle sovvenzioni, sono nettamente negativi e non corrispondono quindi ai margini di cui sopra, suggerendo pratiche non orientate al mercato.
- (196) Brussels Airlines solleva la questione della possibilità di giustificare con economie di scala la riduzione del 50 % concessa a Ryanair su questi diritti. I diritti per passeggero, per passeggero a mobilità ridotta e di assistenza a terra risultano inesistenti o molto bassi, mentre normalmente si tratta di costi sostenuti dalle compagnie aeree.
- (197) Secondo Brussels Airlines, nel valutare l'aiuto concesso a Ryanair è necessario prendere in considerazione i costi di investimento e di funzionamento che non sono stati sostenuti da BSCA.
- (198) Brussels Airlines si chiede se BSCA abbia adeguatamente pianificato le entrate e i costi stimati dell'aeroporto per l'intera durata degli accordi stipulati con Ryanair.
- (199) In cambio delle riduzioni sui diritti, Ryanair non poteva garantire a BSCA un traffico che avrebbe generato un'entrata equivalente e proporzionata ai costi relativi ai vantaggi concessi a Ryanair.
- (200) Per questo motivo, secondo Brussels Airlines, le misure in questione non sono conformi al principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, costituiscono aiuti di Stato e conferiscono un vantaggio selettivo a Ryanair.

ii) Distorsioni della concorrenza

- (201) Brussels Airlines fa notare che gli aiuti incidono negativamente sulle compagnie aeree che operano dall'aeroporto di Bruxelles-National. Gli aiuti consentono a BSCA di applicare diritti più bassi e quindi di ridurre i costi delle compagnie che operano dall'aeroporto di Charleroi. Queste compagnie possono praticare prezzi più bassi rispetto

ai loro concorrenti che operano da altri aeroporti. Di conseguenza, il mercato europeo dei collegamenti da punto a punto in partenza dal Belgio si è spostato a Charleroi. Solo Charleroi ha registrato un aumento del traffico in questo segmento. Il numero dei passeggeri nell'aeroporto di Bruxelles-National è rimasto invariato negli ultimi anni, mentre nel resto d'Europa il traffico è aumentato. In altre parole, secondo Brussels Airlines, l'aumento del traffico locale è andato interamente a vantaggio di Charleroi.

- (202) Brussels Airlines ricorda di essere basata nell'aeroporto di Bruxelles-National, il cui bacino di utenza corrisponde quasi interamente a quello di Charleroi. Brussels Airlines è dunque in concorrenza diretta con Ryanair: le due compagnie operano nello stesso bacino di utenza e attirano la stessa clientela. Nel mercato dell'Unione Brussels Airlines e Ryanair offrono il medesimo tipo di servizio (da punto a punto) e coprono le medesime destinazioni. Tra le destinazioni servite da Brussels Airlines, 60 sono operate anche da Ryanair. Su 46 destinazioni, Brussels Airlines è in concorrenza con Ryanair su 16 destinazioni nello stesso aeroporto e su 12 in un aeroporto dello stesso bacino di utenza.
- (203) Per effetto di questa situazione Brussels Airlines ha dovuto chiudere diversi collegamenti operati anche da Ryanair (7 dal 2007) e ridurre la frequenza dei voli su alcune rotte (su 14 destinazioni). Tra il 2004 e il 2012 la quota di mercato di Brussels Airlines si è ridotta passando dal [...] al [...] %. Le sue quote di mercato continuano a ridursi a vantaggio di quelle di Charleroi, che sono cresciute dal [...] al [...] %.

b) Incompatibilità con il mercato interno

- (204) Brussels Airlines ritiene che la maggior parte degli aiuti concessi a Ryanair non contribuisca al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune. Per giunta, gli aiuti sono stati applicati in modo tale che essi determinano una distorsione della concorrenza contraria agli interessi comuni. Secondo Brussels Airlines, gli aiuti concessi a Ryanair sono quindi incompatibili con il mercato interno.

4.2.12. BSCA

(osservazioni ricevute dopo la decisione di estensione del 2012)

- (205) Secondo BSCA, il quadro commerciale con Ryanair non costituisce affatto un aiuto a favore di Ryanair. I risultati di questo partenariato dimostrano infatti la redditività del modello economico messo in atto. BSCA dichiara inoltre di gestire le proprie attività in piena autonomia senza l'intervento diretto o indiretto del governo vallone, in particolare per quanto concerne la negoziazione dei contratti commerciali con le compagnie aeree.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair fa notare che gli accordi conclusi tra Ryanair, BSCA e la regione Vallonia non contengono elementi di aiuti di Stato per tre motivi: perché è applicato il principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, perché non c'è selettività e perché gli accordi non falsano la concorrenza.

4.2.14. TBI

- (207) Secondo TBI, gli accordi conclusi a Charleroi sono simili a quelli conclusi da TBI con Ryanair e altre compagnie *low cost*, soprattutto nell'aeroporto di Stoccolma-Skavsta. Il fatto di concedere riduzioni sulle tasse di atterraggio e sui costi dei servizi di assistenza a terra è una pratica commerciale corrente, volta ad attirare le compagnie aeree che sono in grado di trainare un consistente traffico passeggeri. I contributi erogati sotto forma di copertura delle spese di alloggio, dell'addestramento del personale e delle attività promozionali devono essere confrontati con l'investimento effettuato e con il rischio assunto dal vettore. I contributi alle attività promozionali vanno a vantaggio dell'aeroporto migliorandone l'immagine e favorendo la crescita del numero di passeggeri. TBI offre questo tipo di contributi soprattutto quando un operatore introduce un nuovo servizio o intensifica la frequenza di alcuni voli su una determinata rotta.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Secondo HRL Morrison, un investitore privato potrebbe adottare l'approccio seguito dall'aeroporto di Charleroi basando la sua offerta su alcuni fattori determinanti: il volume di passeggeri che una compagnia aerea può apportare all'aeroporto, la sua volontà di impegnarsi a lungo termine tramite la stipula di contratti, le necessità specifiche della compagnia, l'orario dei voli e la sua coerenza con l'attività aeroportuale (traffico esistente), il fabbisogno in termini di risorse del terminal e servizi di assistenza a terra. Tale investitore calcolerebbe i vantaggi complessivi che possono derivare dall'accordo con Ryanair (e non i singoli elementi considerati separatamente).

I vantaggi dell'accordo in questione dovrebbero realizzarsi in un periodo di circa 20 anni, con un incremento delle attività dopo 3-5 anni. Nel caso di un accordo di durata quindicinale gli azionisti di Morrison ritengono che sarebbe accettabile, dal punto di vista commerciale, un rendimento del capitale investito realizzato dopo circa cinque anni dalla firma dell'accordo.

5. COMMENTI DEL BELGIO

5.1. Commenti del Belgio sulle misure a favore di BSCA

5.1.1. Assenza di aiuti di Stato a favore di BSCA

5.1.1.1. Osservazioni del Belgio dopo la decisione di estensione del 2012

a) Messa a disposizione dell'infrastruttura da parte di SOWAER

i) Argomentazione presentata dalle autorità belghe a titolo principale: l'approvazione del programma di investimento da parte del governo vallone è precedente al 12 dicembre 2000

(209) Secondo le autorità belghe, il programma di investimento è stato deciso dal governo vallone nel luglio 2000 e confermato a novembre 2000, ovvero prima della sentenza «Aéroports de Paris» ⁽⁸⁵⁾ (di seguito «la sentenza ADP»), sentenza che rappresenta la data a partire dalla quale le norme del TFUE sugli aiuti di Stato si applicano al finanziamento degli aeroporti.

(210) L'accordo quadro del 20 luglio 2000, che precisa le condizioni di sviluppo degli aeroporti regionali e le relative misure ambientali, rappresenta l'accordo raggiunto all'interno del governo vallone con cui la regione si è impegnata a destinare una parte del suo bilancio allo sviluppo delle sue proprie infrastrutture nell'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud. La decisione dell'8 novembre 2000 attua la decisione del 20 luglio 2000 recependo l'accordo quadro precedentemente definito in un programma di investimento pluriennale. Le due decisioni devono pertanto essere considerate nel loro insieme, in quanto la seconda completa e puntualizza la prima, in particolare per quanto riguarda la tempistica concreta dell'attuazione delle misure finanziarie stabilite.

1. Confutazione di alcuni elementi presentati dalla Commissione nella decisione di estensione del 2012

a. Assenza di impegni nei confronti di terzi

(211) In queste decisioni non si ravvisano terzi beneficiari in quanto la regione vi stabilisce gli investimenti per se stessa. Secondo il Belgio, la formulazione di queste due decisioni è dunque meno formale rispetto a una decisione di concessione di aiuti a favore di terzi. Per la concessione di aiuti a favore di terzi, la regione avrebbe adottato il principio e gli importi degli investimenti allo stesso modo, senza procedure aggiuntive, ad eccezione dell'invio di una notifica della decisione del governo, atto inutile nel caso di specie.

(212) Tuttavia, secondo le autorità belghe, questa mancanza di formalismo non implica l'assenza del carattere vincolante di tali decisioni. Sebbene la regione Vallonia sia la destinataria delle decisioni prese, l'adozione di una decisione del governo rappresenta l'assunzione di un impegno in capo al governo. La circostanza dell'unilateralità dell'impegno non è specifica al caso di specie. Infatti, qualsiasi misura finanziaria, a prescindere dai destinatari, è sempre decisa con un atto amministrativo unilaterale dell'autorità che la concede, un atto che spetta sempre e comunque ad essa mantenere, modificare o ritirare.

(213) Non è stata redatta nessuna lettera formale di concessione dell'aiuto a favore di un'impresa beneficiaria, mentre conformemente alla sentenza *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾, proprio questo atto deve essere considerato l'atto giuridicamente vincolante con il quale le autorità competenti si impegnano a concedere gli aiuti e che, conseguentemente, costituisce la data di concessione dell'aiuto. In assenza di tale documento, l'unica data possibile è quella delle decisioni del governo con cui è stata stabilita la concessione degli investimenti (principio, importi e tempistiche).

⁽⁸⁵⁾ Sentenza del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, *Aéroports de Paris/Commissione*, Raccolta 2000, pag. II-3929, EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Sentenza del 14 gennaio 2004, *Fleuren Compost BV/Commissione*, T-109/01, Raccolta pag. II-00127, EU:T:2004:4, punto 18.

b. Carattere irrevocabile, fermo e definitivo delle decisioni del 2000

- (214) Il Belgio indica che, secondo la Commissione, le decisioni del 20 luglio e dell'8 novembre 2000 sono state in seguito oggetto di modifiche sostanziali e che esse non avrebbero dunque carattere irrevocabile, fermo e definitivo.
- (215) Secondo le autorità belghe, su questo punto è necessario distinguere le decisioni che prevedono nuovi investimenti e che corrispondono a nuovi progetti dalle decisioni che eseguono/attuano concretamente, anche tramite eventuali adeguamenti, gli investimenti decisi in precedenza.
- (216) Nel caso di specie, le autorità belghe ritengono che le decisioni di luglio e novembre 2000 abbiano carattere vincolante e irrevocabile, poiché in seguito non è stata adottata nessuna nuova decisione di finanziamento. Le uniche decisioni adottate in seguito dalla regione Vallonia, poi da SOWAER, avevano come obiettivo l'attuazione e l'esecuzione delle misure di finanziamento conformemente alle decisioni del governo di luglio e di novembre 2000.
- (217) I successivi aggiustamenti negli importi degli investimenti fissati non costituiscono dunque nuove decisioni di investimento, ma il necessario adattamento di quanto era già stato deciso da luglio e novembre 2000, tenendo conto dell'evoluzione generale della situazione. In seguito è stato infatti necessario rivalutare alcuni importi previsti dall'accordo quadro e dal programma di finanziamento, in particolare a causa dell'aumento dei costi delle materie prime, di una migliore definizione degli investimenti necessari mediante studi tecnici, ma anche a causa dei vincoli tecnici legati alla concessione delle autorizzazioni e del risultato dell'organizzazione di appalti pubblici. Secondo le autorità belghe, tali adeguamenti di bilancio o tecnici non possono essere considerati modifiche sostanziali.
- (218) Consapevole dei limiti della stima di tali investimenti, il governo aveva quindi previsto fin da subito che alcune voci (tra cui la costruzione di una nuova aerostazione) fossero suscettibili di una rivalutazione «in funzione dell'attività effettiva dell'aeroporto» o nella misura in cui erano «subordinati alle reali necessità dell'aeroporto». Poiché le attività e le reali necessità dell'aeroporto evolvono necessariamente nell'ambito di un accordo e di un programma di investimento articolato su più anni, secondo il Belgio era logico che il governo avesse quantificato alcune voci con riserva della costante evoluzione di questi fattori.
- (219) In realtà, secondo le autorità belghe, la volontà del governo di fissare e quantificare fin da subito i propri impegni, anche facendo salvi ulteriori adeguamenti, era presente fin dall'adozione dell'accordo quadro del 20 luglio 2000 e del programma di investimento dell'8 novembre 2000. Gli aggiustamenti operati a seguito di queste decisioni non possono mettere in discussione il carattere vincolante dell'impegno assunto all'epoca dal governo.
- (220) In subordine, laddove alcuni adeguamenti dovessero risultare talmente sostanziali da configurarsi in realtà come nuovi investimenti e non più come l'adattamento successivo di un investimento già approvato, quod non, solo detto investimento, preso singolarmente, potrebbe dunque essere considerato successivo alle decisioni del 20 luglio e dell'8 novembre 2000.
- (221) Secondo il Belgio, affinché la rivalutazione di questo investimento ne comporti la riqualificazione come nuovo investimento, la modifica operata deve interessare non solo l'entità, ma anche la natura dell'investimento stabilito. Tale modifica deve essere tale da poter affermare che il progetto previsto al momento delle decisioni di luglio e novembre 2000 non poteva in alcun modo rifarsi al progetto come è stato concretamente finanziato e realizzato in seguito, indipendentemente dalla legittima evoluzione della situazione generale. Ad esempio, un «completamento» dell'investimento, non giustificato dal successivo adeguamento alle necessità reali dell'aeroporto, ma deciso allo scopo di realizzare infrastrutture aggiuntive rispetto a quelle inizialmente previste a luglio e a novembre 2000, potrebbe essere considerato, esclusivamente nella misura di detto completamento, un nuovo investimento deciso al di fuori dell'accordo quadro e del programma fisico di investimenti del 2000.
- (222) Nella fattispecie, sebbene sia emerso che alcune voci fossero sottostimate o irrealizzabili nei tempi stabiliti, il principio di tutti gli investimenti effettuati era già previsto dalle decisioni di luglio e novembre 2000. Se gli importi sono stati modificati in seguito, è solo per effetto di nuovi elementi del fascicolo che erano difficilmente prevedibili o imprevedibili al momento delle decisioni.

2. Argomentazioni del Belgio basate sull'analisi delle decisioni del 2000

(223) Secondo le autorità belghe, l'analisi delle decisioni del 20 luglio 2000 e dell'8 novembre 2000 dimostra il carattere giuridicamente vincolante degli impegni in esso contenuti.

a. La decisione del governo vallone del 20 luglio 2000 recante approvazione dell'accordo quadro

(224) L'accordo quadro e il programma di investimento corrispondono a effettive decisioni che comportano un impegno vincolante per il governo. D'altro canto la circostanza per cui l'atto porta il nome di «accordo quadro» non ha impedito alla Commissione, in una decisione precedente, di ritenerlo un atto giuridicamente vincolante e di considerare la data della firma di tale atto come la data di concessione di un aiuto ⁽⁸⁷⁾.

(225) Secondo le autorità belghe, l'accordo quadro del luglio 2000 va ben oltre un accordo di principio e prevede concretamente l'imputazione degli investimenti. Le voci di imputazione sono già stabilite e anche i costi degli investimenti sono stati oggetto di una valutazione in modo che le spese potessero essere immediatamente inserite a bilancio.

(226) Il governo ha inoltre provveduto a precisare che dovrebbe essere attivato un «meccanismo finanziario ad hoc». Questo dimostra che il governo prevedeva già l'introduzione di un nuovo soggetto pubblico incaricato delle infrastrutture aeroportuali.

(227) Confermando l'esecuzione da parte di SOWAER delle decisioni del governo di luglio e novembre 2000, il piano finanziario di SOWAER approvato dal governo il 23 maggio 2001 si riferisce all'accordo quadro del 20 luglio 2000, sgomberando il campo da ogni dubbio in merito agli impegni assunti dalla regione Vallonia.

(228) D'altronde, secondo il Belgio, questa modalità di funzionamento non è sostanziale rispetto al principio di approvazione del programma di investimento che costituisce il punto fondamentale nel caso di specie. La costituzione di SOWAER è infatti semplicemente una misura esecutiva delle decisioni di luglio e novembre 2000, poiché essa non è altro che lo strumento finanziario della regione Vallonia. Sebbene il meccanismo finanziario concreto di attuazione degli investimenti decisi dalla regione non fosse ancora stato concretamente definito dopo le decisioni di luglio e novembre 2000, gli impegni delle autorità della regione Vallonia erano effettivi e apparivano rilevanti per il meccanismo finanziario che sarebbe stato scelto.

b. La decisione dell'8 novembre 2000 del governo vallone recante esecuzione dell'accordo quadro del 20 luglio 2000 e l'approvazione del programma di investimento pluriennale dell'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud

(229) L'8 novembre 2000 il governo vallone ha adottato una decisione in attuazione della decisione del 20 luglio 2000. In quell'occasione, esso approvava il «programma fisico pluriennale di investimento 2000-2004 relativo all'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud e il relativo piano finanziario». Ogni investimento descritto nella nota approvata dal governo è stato valutato e il suo costo determinato con esattezza.

(230) In conclusione, secondo le autorità belghe, il programma di investimento 2001-2010 relativo all'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud è stato effettivamente deciso prima del 12 dicembre 2000, data in cui è stata pronunciata la sentenza *Aéroports de Paris*.

ii) Argomentazione presentata dal Belgio a titolo subordinato: il finanziamento delle infrastrutture è conforme al principio dell'investitore privato

(231) Secondo le autorità belghe, il finanziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi è in ogni caso conforme al principio dell'investitore privato.

(232) Per dimostrarlo, le autorità belghe hanno presentato una tabella dei flussi di cassa legati agli investimenti per la nuova aerostazione e il parcheggio auto tra il 2002 e il 2036 ⁽⁸⁸⁾. Sul totale degli investimenti, il Belgio ha tenuto conto solo dell'89,7 % degli investimenti per il parcheggio e del 28,1 % degli investimenti per la nuova

⁽⁸⁷⁾ Decisione 2008/948/CE della Commissione, del 23 luglio 2008, relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (GU L 346 del 23.12.2008, pag. 1, considerando 291).

⁽⁸⁸⁾ Cfr. allegato 3 delle osservazioni del Belgio trasmesse il 23 maggio 2012

aerostazione, considerando che la parte restante fosse per attività non economiche. Le autorità belghe hanno peraltro ritenuto che il finanziamento pubblico dei servizi di interesse economico generale, e per estensione delle infrastrutture dedicate a queste attività, fosse autorizzato dalla normativa europea sugli aiuti di Stato. Il Belgio conclude che, esclusa la compensazione concessa dalla regione a BSCA per sostenere la parte dei diritti legati alle infrastrutture dedicate ai servizi di interesse generale, il tasso di redditività del finanziamento di queste infrastrutture ammonta a quasi il 2 %. L'infrastruttura non è quindi messa a disposizione a un prezzo inferiore al suo valore.

b) Prestazioni di SOWAER a favore di BSCA

- (233) Le autorità belghe sottolineano che una parte rilevante delle spese dei grandi interventi di manutenzione e di riparazione riguarda le infrastrutture dedicate ad attività non economiche.

c) Finanziamento di una parte dei costi dei servizi di interesse generale da parte della regione

- (234) Il principio della separazione contabile per l'individuazione dei costi coperti dalla compensazione è stato sancito dall'articolo 25 del capitolato d'onori fin dal 1991.

i) In via principale: il finanziamento delle attività non economiche

1. Il servizio antincendio

- (235) Il Belgio ritiene che i servizi antincendio costituiscano attività non economiche in quanto rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri.

2. I servizi legati alla sicurezza del traffico a terra

- (236) Secondo le autorità belghe, anche i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra sono di competenza dei pubblici poteri.

- (237) Infatti, secondo le autorità belghe, nell'ambito della decisione della Commissione del 23 luglio 2008 relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle, la Commissione stessa ha riconosciuto come attività non economiche i servizi legati alla sicurezza d'esercizio ⁽⁸⁹⁾. Orbene, dall'elenco delle infrastrutture legate alla sicurezza d'esercizio, elenco fornito dalle autorità tedesche e riportato nella tabella al punto (58) di questa decisione, risulta che queste infrastrutture sono quelle indispensabili per la sicurezza del traffico a terra, ovvero: gruppi di continuità per i piazzali, stazioni di trasformazione, luci sulla pista, luci sui piazzali, ecc. Si ricorda che questa posizione della Commissione è stata confermata dal Tribunale nella sentenza *Freistaat Sachsen/Commissione* ⁽⁹⁰⁾ in seguito a un ricorso di annullamento presentato contro la suddetta decisione della Commissione.

- (238) Orbene, dalla descrizione dei servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale nell'atto aggiuntivo 5 alla convenzione di concessione del 9 luglio 1991 e nel capitolato d'onori del 10 marzo 2006 risulta che i costi interessati - ovvero la manutenzione ordinaria del sito aeroportuale legata all'obiettivo della sicurezza, il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio, i piccoli lavori di asfaltatura, di manutenzione ordinaria e di riparazione della pista e degli accessi, la gestione e la manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, i lavori di sfalcio, la rimozione dalla pista dei residui di gomma e il rifacimento della segnaletica, nonché la rimozione della neve - corrispondono ai servizi legati alla sicurezza d'esercizio che la Commissione ha riconosciuto essere non economici nella decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle.

3. I servizi legati alla sicurezza

- (239) Secondo le autorità belghe, le attività di sicurezza sono compiti rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri, in quanto tradizionalmente svolti dallo Stato. A sostegno del suo ragionamento, il Belgio cita alcuni regolamenti europei e la decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Lipsia ⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Decisione 2008/948/CE, considerando 182.

⁽⁹⁰⁾ Sentenza del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen/Commissione*, T-443/08 e T-455/08, [2011] ECR II-01311, paragrafo 225.

⁽⁹¹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 89.

4. I servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli e allo smistamento

(240) Secondo le autorità belghe, i servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli e allo smistamento sono elementi essenziali della sicurezza dell'aviazione civile e rientrano dunque nell'esercizio dei pubblici poteri in quanto componenti fondamentali della sicurezza di un aeroporto.

5. Conclusione sul finanziamento dei servizi di interesse generale prestati da BSCA su richiesta della regione Vallonia

(241) Da quanto precede emerge che, secondo le autorità belghe, tutti i servizi di interesse generale definiti dall'articolo 25 del capitolato d'oneri e oggetto di una compensazione della regione a favore di BSCA costituiscono attività non economiche escluse dal campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, conformemente alla prassi decisionale della Commissione e alla giurisprudenza europea.

(242) Il Belgio sottolinea che in precedenza questi servizi erano svolti dall'amministrazione vallona: fino al 1991, per quanto riguarda i servizi «antincendio e manutenzione», e fino al 2008, per quanto riguarda la sicurezza e i servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli e allo smistamento.

(243) BSCA, fornendo questi servizi, non fa altro che sostituirsi agli obblighi imposti ai pubblici poteri in virtù di obblighi internazionali derivanti dalle norme dell'ICAO o in conformità ai regolamenti europei.

ii) In subordine: finanziamento di attività economiche di interesse generale conforme alla sentenza *Altmark*

(244) Secondo le autorità belghe, se la Commissione arrivasse a ritenere che alcune delle attività summenzionate costituiscono attività economiche, essa dovrà constatare che i finanziamenti di dette attività rappresentano compensazioni che non costituiscono aiuti di Stato sulla base dei criteri enunciati dalla sentenza *Altmark* ⁽⁹²⁾. Queste compensazioni rispettano infatti criteri stabiliti dalla giurisprudenza *Altmark* che consentono di escludere l'esistenza di un aiuto di Stato.

1. Esistenza di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti

(245) Il Belgio ritiene che le attività prese in esame e legate alla sicurezza dell'aviazione civile e delle attività aeroportuali perseguano un obiettivo di interesse generale. L'articolo 25 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione di concessione del 9 luglio 1991 definisce gli obblighi spettanti a BSCA nell'ambito dei compiti legati alla sicurezza. Il suddetto articolo precisa che tali servizi sono «forniti dal concessionario nell'interesse generale». Da tale disposizione emerge che la regione Vallonia ha affidato al concessionario l'esecuzione di questi servizi conferendogli quindi mandato.

2. Parametri di compensazione definiti in modo obiettivo e trasparente

(246) I parametri della compensazione sono definiti in modo oggettivo e trasparente dall'articolo 25 del capitolato d'oneri, che prevede la tenuta di un conto economico separato da parte di BSCA per le attività contemplate da questo articolo.

(247) Per i costi che non sono pienamente imputabili a un servizio di interesse generale, viene effettuata una ripartizione per imputazione proporzionale in base alla percentuale di personale adibito al servizio di interesse generale, in base alla percentuale delle superfici assegnate a detti servizi o ad altri criteri oggettivi che devono essere autorizzati dalla regione.

(248) Dal 2006, per quanto riguarda le voci legate ai servizi antincendio e manutenzione, e dal 2010, per quanto riguarda i servizi legati alla sicurezza, all'ufficio di navigazione e allo smistamento, la compensazione è stata limitata all'importo indicato all'articolo 25 del capitolato d'oneri, fatta salva l'applicazione dell'indicizzazione. In ogni caso l'importo della compensazione non può superare i costi effettivamente sostenuti da BSCA per questi servizi.

⁽⁹²⁾ Sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, Raccolta 2003, EU:C:2003:415, pag. I-7447.

- (249) Di conseguenza, sono stati preventivamente e dettagliatamente definiti parametri di compensazione che rispettano il secondo criterio della sentenza *Altmark*.

3. Limitazione della compensazione ai costi sostenuti

- (250) Secondo le autorità belghe, diversi meccanismi permettono di evitare la sovracompensazione:

- prima della definizione del massimale della compensazione, la determinazione esatta dei costi coperti dalla regione Vallonia e il principio della separazione contabile hanno permesso di evitare qualsiasi sovracompensazione. Era inoltre previsto un meccanismo di controllo per verificare, da un lato, il bilancio presentato da BSCA e, d'altro, l'assenza di sovracompensazione dopo lo svincolo della compensazione,
- dal 2006 l'ammontare dell'intervento ottenuto per i servizi antincendio e di sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale non può superare l'importo di 5 774 000 EUR indicizzato annualmente,
- dal 2010 è stato fissato un massimale per la compensazione concessa per i servizi legati alla sicurezza, all'ufficio di navigazione e allo smistamento, pari a un importo equivalente al costo di questi servizi nel 2009 con indicizzazione annuale.

- (251) L'articolo 25 stabilisce che in ogni caso l'importo riscosso non superi i costi effettivamente sostenuti e che nell'ipotesi di una sovracompensazione verrebbe automaticamente applicato un meccanismo di compensazione a carico del bilancio dell'anno successivo. Si ricorda che BSCA redige preventivamente un bilancio che viene controllato dall'amministrazione vallona, la quale effettua ogni anno anche controlli in loco per verificare che BSCA rispetti quanto previsto dall'articolo 25 del capitolato d'onori.

4. Confronto con un'impresa simile gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi

- (252) Le autorità belghe ritengono che nel caso di BSCA non sia necessario effettuare confronti con un'altra impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi, perché è evidente che essa lo sia.
- (253) BSCA rispetta le norme contabili e internazionali in vigore; tutti i rapporti menzionati nella comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale del 20 dicembre 2011 mostrano la gestione efficiente di questa società. Del resto, quest'ultima ha permesso di attirare nel 2009 investitori privati nell'ambito della parziale privatizzazione di BSCA.
- (254) Il fatto che BSCA sia un'impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi può essere verificato in via principale esaminando la progressione costante dei suoi risultati finanziari a partire dal 2000. Infatti, mentre nel 2000 BSCA registrava un fatturato di 7 578 000 EUR, nel 2010 esso ammontava a 81 387 000 EUR. D'altro canto è evidente che se BSCA non fosse un'impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi, l'aeroporto di Charleroi non avrebbe registrato il notevole aumento di passeggeri che ha registrato tra il 1997 e il 2011 (da 211 065 a 5 901 007 passeggeri).
- (255) Infine, dal meccanismo di finanziamento attuato risulta che la compensazione versata a BSCA è per definizione inferiore al prezzo di mercato per tutti i servizi che le sono stati affidati, nella misura in cui per questa compensazione è stato fissato dal 2006 un massimale per i servizi antincendio e per i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale e dal 2010 un massimale per i servizi di sicurezza.

d) Aumento di capitale di BSCA da parte di SOWAER nel 2002

- (256) Secondo le autorità belghe, fino alla decisione di estensione del 2012 la Commissione non ha mai espresso riserve in merito all'aumento di capitale di BSCA. Al contrario, essa ha esplicitamente riconosciuto che si trattava di un'operazione realizzata nel rispetto del principio dell'investitore privato (cfr. il punto (132) della decisione del 2004).
- (257) Le cifre più recenti dimostrano che BSCA ha generato profitti consentendo di distribuire 6 505 595 EUR ai suoi azionisti pubblici e privati per il solo anno 2010. La seguente tabella riporta i risultati degli ultimi cinque anni.

CONTI ECONOMICI (in milioni di EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Vendite e prestazioni	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Utile di esercizio	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Remunerazione del capitale	6 815	6 506	387	387	387

- (258) L'aumento di capitale registrato da SOWAER è caratterizzato da un tasso interno di rendimento (TIR) del 26,09 %, vicino alla stima condotta da Deloitte & Touche nel 2003, a conferma della credibilità di quest'analisi. Alla luce di quanto precede, è opportuno constatare che un investitore privato avrebbe sicuramente realizzato quest'investimento.
- (259) La valutazione dell'aumento di capitale condotta dalla Commissione, secondo cui «questi dubbi sono rafforzati dalla constatazione che BSCA non ha sostenuto il costo delle infrastrutture messe a disposizione e dei vari servizi resi da SOWAER», è inoltre viziata da un errore di diritto. La Commissione deve infatti applicare singolarmente a ciascuna delle forme di intervento i criteri necessari per valutarne la loro regolarità e per stabilire se sussista un aiuto per ciascun intervento e, in caso affermativo, se l'aiuto sia o meno compatibile con il mercato interno. Il principio dell'aumento di capitale in BSCA è infatti distinto dall'obiettivo di una messa a disposizione delle infrastrutture aeroportuali, tanto più nel contesto dell'epoca. La Commissione non può dunque considerare insieme i due tipi di intervento per verificarne la redditività complessiva.

5.1.1.2. *Commenti del Belgio a seguito delle osservazioni di terzi sull'assenza di aiuti a BSCA ricevuti dopo la decisione di estensione del 2012*

a) Canone di concessione versato da BSCA

- (260) In risposta alle osservazioni di BAC sul canone versato da BSCA per l'utilizzo delle infrastrutture, il Belgio indica che alcune delle tasse menzionate da BAC non sono rilevanti per Charleroi, nella fattispecie:
- la «*slot coordination fee*» in assenza di una congestione dell'aeroporto di Charleroi,
 - la «*terminal navigation charge*», che non si applica agli aeroporti regionali con un numero di movimenti di voli commerciali inferiore a 50 000.
- (261) Peraltro, contrariamente a quanto affermato da BAC, le autorità belghe sono del parere che sia stato previsto da BSCA, in quanto gestore dell'infrastruttura, un canone per le infrastrutture centralizzate applicabile alle società di assistenza a terra, inclusa BSCA in qualità di *handler*. Questo canone è incluso nel contratto stipulato tra BSCA e Ryanair.
- (262) Il canone imposto dall'amministrazione federale nella misura di 18 centesimi di EUR per passeggero in partenza è di competenza dello Stato federale e non di BSCA.
- (263) Il canone PMR è stato stabilito in base ai costi effettivamente sostenuti da BSCA. A tale proposito, le autorità belghe ritengono che basti confrontare le dimensioni dell'infrastruttura dell'aeroporto di Charleroi con quelle dell'aeroporto di Bruxelles per capire che la gestione di questo servizio rivolto alle persone a mobilità ridotta implica costi inferiori a Charleroi rispetto a Bruxelles, non fosse altro che per i chilometri da percorrere per raggiungere l'aereo o uscire dal terminal.
- (264) Secondo il Belgio, è inoltre corretto che BSCA non imponga attualmente tasse per la sicurezza. Questo compito, che rientra nell'esercizio dei pubblici poteri, è oggetto di una compensazione della regione Vallonia, ma quest'ultima è soggetta a un massimale nell'ambito del contratto di concessione che lega BSCA alla regione Vallonia. I costi che superano questo livello massimo sono a carico di BSCA. Tuttavia nulla impone a BSCA di ripercuotere questi costi sui passeggeri tramite l'imposizione di una tassa.

- (265) Per quanto riguarda i diritti legati al parcheggio, secondo le autorità belghe, il dato ripreso nella tabella trasmessa da BAC non è corretto, nella misura in cui indica che non esistono diritti di parcheggio nell'aeroporto di Charleroi, affermazione falsa in quanto il tariffario pubblicato sul sito di BSCA mostra chiaramente l'esistenza di questi diritti, corrispondenti a 1,98 EUR al giorno (24 ore) e a tonnellata.

b) Finanziamento dei servizi di interesse generale

- (266) Diversi terzi che hanno presentato osservazioni, in particolare Brussels Airlines e BAC, hanno commentato il finanziamento dei servizi di interesse generale prestati da BSCA per la regione Vallonia e contestano che alcuni dei servizi resi da BSCA - ossia la sicurezza, i servizi antincendio e i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale - costituiscano attività escluse dal campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

i) Osservazione sul confronto tra l'aeroporto di Charleroi e BAC

- (267) Brussels Airlines e BAC affermano che a Brussels Airport i costi di questi servizi non sono sostenuti dalle autorità pubbliche responsabili, nella fattispecie lo Stato federale, e sembrano dedurre l'esistenza di un aiuto di Stato a favore dell'aeroporto di Charleroi.
- (268) A tale proposito, è bene precisare che in Belgio non tutti gli aeroporti dipendono dalla stessa autorità pubblica, visto che gli aeroporti regionali competono alla regione responsabile del territorio nel quale sono situati, mentre la responsabilità di Brussels Airport è di competenza dello Stato federale ⁽⁹³⁾. La responsabilità di ciascuna autorità per gli aeroporti ad essa affidati è stata chiaramente affermata in seguito alla regionalizzazione della gestione degli aeroporti (ad eccezione di quello di Brussels Airport) tramite l'accordo di cooperazione tra lo Stato belga che agisce per conto della Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.) ⁽⁹⁴⁾ e le regioni ⁽⁹⁵⁾. Esso precisa in modo inequivocabile che «a partire dalla data di entrata in vigore di detta legge, le regioni sono pienamente responsabili delle competenze che sono loro trasferite. A partire da tale data esse sono autorizzate a prendere tutte le misure adeguate, di cui saranno interamente responsabili».
- (269) L'aeroporto di Charleroi dipende dunque dalla normativa della regione Vallonia, mentre Brussels Airport è regolamentato dallo Stato federale. Nella fattispecie, in virtù del suo potere normativo, la regione Vallonia ha scelto di finanziare una parte del costo di alcuni servizi. Tuttavia, la circostanza che servizi identici siano in un caso sostenuti da un'autorità pubblica e in un altro dal gestore non ha alcuna incidenza sulla loro qualificazione come attività economiche o non economiche.
- (270) Del resto, nella regione fiamminga alcuni dei servizi presi in esame nel caso di specie sono direttamente forniti dall'amministrazione regionale e sono pertanto sostenuti direttamente dalla regione. È il caso in particolare di tutti i costi legati ai servizi di sicurezza, compresa quella aeroportuale, negli aeroporti di Anversa e Ostenda, a prescindere dal volume di attività di questi aeroporti.

ii) I servizi antincendio

- (271) Per quanto riguarda in particolare i servizi antincendio, Brussels Airlines afferma che altre società situate nella regione Vallonia e sottoposte alla direttiva Seveso ⁽⁹⁶⁾ devono sostenere il costo dei propri servizi antincendio, come avviene ad esempio per la società Total situata a Feluy, e che a Brussels Airport questi servizi non sono finanziati dalla regione fiamminga/Stato federale.
- (272) Secondo le autorità belghe, il confronto con le società sottoposte agli obblighi della direttiva Seveso non è rilevante, in quanto dalla formulazione di questa direttiva emerge che essa richiede agli Stati membri di imporre alle società che rientrano nel suo campo di applicazione ⁽⁹⁷⁾ di prendere esse stesse misure antincendio. Al contrario, l'obbligo di organizzare servizi antincendio all'interno di un aeroporto è imposto da una convenzione internazionale adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e compete direttamente agli Stati membri.

⁽⁹³⁾ Articolo 6, paragrafo 1, X, 7° della legge di riforma istituzionale, M.S. 15 agosto 1980, pag. 9 434.

⁽⁹⁴⁾ Oggi Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9 marzo 1990, pag. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Direttiva 96/82/CE del Consiglio, del 9 dicembre 1996, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (GU L 10 del 14.1.1997, pag. 13) detta direttiva Seveso.

⁽⁹⁷⁾ Non è il caso degli aeroporti.

- (273) Peraltro, sia la Commissione europea sia il Tribunale hanno confermato che i servizi antincendio costituiscono attività rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri che possono essere escluse dal campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

iii) I servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale

- (274) Brussels Airlines contesta inoltre la qualifica di attività non economica per i servizi di manutenzione corrispondenti nella fattispecie alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale. A tale proposito, Brussels Airlines si limita a sottolineare che questi servizi rientrano nella gestione di un aeroporto e hanno pertanto carattere economico.
- (275) Il fatto che l'attività di gestione di un aeroporto costituisca un'attività economica è ormai assodato. Tuttavia alcune attività sono escluse dal campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE in quanto rientrano nell'esercizio dei pubblici poteri o perché sono per loro natura attività non economiche, anche se, come osserva Brussels Airlines, sono indispensabili alla gestione di un aeroporto. Ad esempio, se è evidente che la gestione di un aeroporto (attività economica) implica di prevedere un servizio doganale per controllare l'identità dei passeggeri, è nondimeno necessario constatare che questo servizio rientra tra le prerogative tradizionalmente riservate allo Stato e che si tratta di un'attività non economica. Di conseguenza, il fatto che i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale sono essenziali alla gestione di un aeroporto non è sufficiente a privarli del loro carattere di attività non economica.
- (276) Orbene, come osservato dalla Commissione nella decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle precedentemente citata, «alcuni di essi [i costi] rientrano effettivamente nella sfera delle competenze pubbliche. Tali costi riguardano le funzioni di sicurezza e di polizia, le misure di prevenzione degli incendi e di pubblica sicurezza, la sicurezza d'esercizio, i servizi meteorologici e di controllo del traffico aereo»⁽⁹⁸⁾. Nelle sue osservazioni successive alla decisione di estensione del 2012 del procedimento di indagine formale, il Belgio ha ricordato che da quella decisione emerge che le «attività di sicurezza d'esercizio» includono tutto ciò che è necessario alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, ovvero l'alimentazione elettrica, le luci sulla pista, le luci dei piazzali, ecc. Orbene, nella fattispecie si tratta proprio della manutenzione di queste diverse funzioni.

iv) I servizi legati alla sicurezza in generale

- (277) Brussels Airlines contesta infine la qualifica dei servizi di sicurezza in generale come attività «non economiche». Nella fattispecie, sembrerebbe che Brussels Airlines abbia incluso tra i servizi legati alla sicurezza quelli riguardanti il tracking, la registrazione, la pianificazione dei voli e lo smistamento.
- (278) Nello specifico, Brussels Airlines contesta che i servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione dei voli e allo smistamento siano coperti dal regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁹⁾, secondo cui la sicurezza aerea corrisponde alla «combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita».
- (279) Le autorità valloni non hanno tuttavia mai considerato che le attività di tracking e di registrazione dei voli, di pianificazione provvisoria dei voli e di smistamento siano legate alla sicurezza dell'aeroporto. Esse ritengono piuttosto che tali attività siano essenziali alla sicurezza di un aeroporto e rimandano su questo punto alle spiegazioni già fornite nella loro risposta alla decisione di avvio del procedimento di indagine formale.
- (280) Per quanto riguarda l'osservazione di BAC sul fatto che le compagnie aeree che operano in partenza da Bruxelles devono pagare un diritto per i servizi di tracking, di registrazione e di pianificazione dei voli forniti da Belgocontrol, si tratta di un'altra argomentazione basata sulla fonte del finanziamento di un servizio che non è sufficiente a qualificare tale servizio come «non economico».
- (281) Il Belgio fa peraltro notare che la gratuità di alcuni servizi forniti da Belgocontrol negli aeroporti regionali è stata decisa fin dall'accordo di cooperazione del 1989 precedentemente citato, che stabiliva che «le regioni potranno servirsi gratuitamente dell'assistenza dei servizi centrali della (S.N.V.A.) nell'ambito dell'applicazione delle norme e

⁽⁹⁸⁾ Considerando 182.

⁽⁹⁹⁾ Regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (GUL 355 del 30.12.2002, pag. 1).

delle raccomandazioni internazionali in materia di aviazione civile»⁽¹⁰⁰⁾. Questa fornitura gratuita è limitata al livello di attività degli aeroporti valloni del 1989 e tutti i servizi che superano tale livello sono sostenuti dalla regione Vallonia.

- (282) Sia gli orientamenti del 2005 sia la disciplina dell'Unione specifica dei servizi di navigazione aerea evidenziano che questi servizi sono attività non economiche escluse dunque dal campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Si tratta infatti di una delle modalità della regionalizzazione della gestione degli aeroporti diversi da Brussels Airport.
- (283) Secondo le autorità belghe, da quanto precede è evidente che nessuna delle osservazioni formulate da Brussels Airlines e da BAC è tale da mettere in discussione che i servizi antincendio, i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, i servizi di sicurezza e quelli legati al tracking e alla registrazione dei voli, alla loro pianificazione e allo smistamento costituiscono attività non economiche.

5.1.1.3. Commenti del Belgio successivi alle osservazioni di terzi ricevute dopo la pubblicazione dei nuovi orientamenti sull'aviazione

- (284) In particolare, i commenti del Belgio si riferiscono all'incidenza sulla concorrenza delle misure a favore di BSCA a seguito delle osservazioni di terzi ricevute dopo la pubblicazione dei nuovi orientamenti sull'aviazione.
- (285) I terzi in questione (BAC e Brussels Airlines) sono del parere che gli aiuti avrebbero permesso a BSCA di applicare diritti «artificiosamente poco elevati» e che esisterebbe pertanto una differenza rilevante tra i diritti di BSCA e quelli di altri aeroporti. Questa pratica avrebbe provocato la riduzione del numero di passeggeri nell'aeroporto di Bruxelles-National.
- (286) Il Belgio contesta alcune cifre fornite da Brussels Airlines: ad esempio, per quanto riguarda il confronto delle tariffe tra BAC e BSCA, il Belgio sottolinea che «Brussels Airlines include tariffe che non riguardano le compagnie aeree ma l'assistenza a terra». La tabella fornita da Brussels Airlines non comprenderebbe i costi simili fatturati da BSCA. La stessa considerazione varrebbe per altri costi imposti dallo Stato federale.
- (287) Il Belgio ritiene che la stessa prudenza vada adottata in riferimento alle tabelle relative al confronto tra diversi aeroporti. Ad esempio, nella colonna «passenger charges or fee» per l'aeroporto di Marsiglia Provenza, Brussels Airlines includerebbe una tassa di 13,47 EUR, che secondo le autorità belghe corrisponderebbe in realtà a «una tassa di sicurezza imposta dallo Stato e non a un diritto a carico del passeggero nel senso di diritto aeroportuale».
- (288) Per quanto riguarda l'assenza di incidenza sugli scambi, il Belgio rimanda la Commissione alle sue osservazioni del 23 maggio 2012 e alla sua comunicazione del 12 dicembre 2012 relativamente alle differenze tra gli aeroporti di Bruxelles-National e Charleroi.
- (289) Quanto all'impatto negativo sulle compagnie aeree basate nell'aeroporto di Bruxelles-National, il Belgio sottolinea alcuni elementi:
- Brussels Airlines avrebbe cessato di servire alcune destinazioni come Palermo, Cracovia e Siviglia, il che è vero ma non si tiene conto del fatto che queste destinazioni sono state successivamente riaperte a partire dal 2014,
 - BAC sottolinea che i voli per Nador e Tangeri (Marocco) in partenza dall'aeroporto di Bruxelles-National sono stati ridotti a causa di Jetairfly, che serve le stesse destinazioni da Charleroi, ma il Belgio ricorda che anche la compagnia Air Arabia vola su queste destinazioni, con partenza dall'aeroporto di Bruxelles-National,
 - per quanto riguarda i voli per Istanbul, il Belgio sottolinea che l'aeroporto di Bruxelles-National ha aumentato la frequenza dei voli per questa destinazione dopo il trasferimento a Charleroi della compagnia aerea Pegasus che serve la Turchia,
 - il Belgio sottolinea infine che anche l'aeroporto di Charleroi ha registrato una diminuzione della frequenza di alcuni voli e che certe destinazioni sono state cancellate a causa del trasferimento dei voli di alcune compagnie aeree a Bruxelles-National. Ad esempio, Charleroi ha perso 3 voli a settimana per Casablanca a vantaggio dell'aeroporto di Bruxelles-National a causa del trasferimento a Bruxelles di questi voli della compagnia Air Arabia.

⁽¹⁰⁰⁾ Articolo 5.1.

- (290) Il Belgio ricorda che Ryanair si è recentemente insediata nell'aeroporto di Bruxelles-National, a dimostrazione del fatto che l'importo elevato dei diritti non ha impedito questo nuovo sviluppo della compagnia irlandese. Le autorità belghe ribadiscono tuttavia che la concorrenza tra l'aeroporto di Charleroi e quello di Bruxelles-National è limitata e che riguarda solo segmenti precisi come i voli charter e quelli *low cost*.
- (291) Il Belgio contesta inoltre che il successo dell'aeroporto di Charleroi sia ritenuto imputabile alla sola strategia commerciale di BSCA sui suoi diritti. Affermarlo significherebbe ignorare una realtà che ha visto la nascita di un mercato *low cost* assolutamente inedito che risponde a una nuova domanda. A tale proposito, la regione Vallonia ricorda che alcuni anni or sono il 40 % dei passeggeri di Charleroi prendeva l'aereo per la prima volta, a dimostrazione del fatto che questi passeggeri non sono stati «sottratti» all'aeroporto di Bruxelles-National.

5.1.2. *Compatibilità degli aiuti a favore di BSCA*

5.1.2.1. *Osservazioni del Belgio sulla compatibilità delle misure a favore di BSCA valutata alla luce degli orientamenti sull'aviazione*

- (292) Secondo le autorità belghe ⁽¹⁰¹⁾, ove per assurdo la Commissione arrivasse a ritenere che BSCA ha beneficiato di aiuti, tali aiuti dovrebbero essere considerati aiuti al funzionamento suscettibili di essere autorizzati nell'ambito degli orientamenti sull'aviazione. Infatti le condizioni da soddisfare per l'autorizzazione di questi aiuti previste dal punto 137 degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree sono: il contributo a un obiettivo ben definito di interesse comune, la necessità dell'aiuto, l'idoneità dell'aiuto di Stato come strumento politico, l'esistenza dell'effetto di incentivazione, la proporzionalità dell'aiuto e l'assenza di effetti negativi sulla concorrenza.
- a) Contributo a un obiettivo di interesse comune
- (293) Lo sviluppo degli aeroporti della regione Vallonia si è inserito in una strategia complessiva di sviluppo economico e sociale delle regioni interessate, attuata a partire dal 1989. La regione Vallonia ha fornito diversi documenti e studi che attestano il perseguimento di tale obiettivo.
- (294) Inoltre, come dimostrano gli studi commissionati dalla regione Vallonia e da BSCA nel 2000-2001, l'aeroporto di Bruxelles-National era all'epoca al limite della saturazione e l'aeroporto di Charleroi poteva quindi rientrare in un obiettivo di lotta alla congestione.
- (295) Dai vari studi condotti su richiesta della regione Vallonia e di BSCA emerge peraltro che esisteva un'effettiva domanda nell'aeroporto di Charleroi nei segmenti del *low cost*. Questa domanda è stata confermata nei fatti dal successo dell'aeroporto in questione; era dunque giustificato garantire lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi, tenuto conto della densità del bacino di utenza fortemente popolato, situato al centro dell'Europa.
- (296) Lo sviluppo di questo aeroporto ha dimostrato che non si trattava di un finanziamento di attività non redditizie, visto che esso aveva raggiunto la redditività già nel 2004. Il piano finanziario di BSCA redatto nel 2001 prevedeva un ritorno alla redditività nel 2005, ovvero un anno dopo, il che dimostra la prudenza e la ragionevolezza di questo piano.
- (297) Secondo il Belgio, esaminando l'evoluzione parallela del traffico passeggeri nell'aeroporto di Bruxelles-National e in quello di Charleroi, è possibile concludere che l'eventuale impatto di Charleroi su Bruxelles-National è stato marginale. La battuta di arresto nello sviluppo di Bruxelles-National è dovuta al fallimento della compagnia Sabena nel novembre 2001 e non al concomitante sviluppo dell'aeroporto di Charleroi. Va ricordato che, secondo uno studio realizzato da BSCA nel 2010, il 40 % di questi passeggeri prendeva l'aereo per la prima volta, a dimostrazione del fatto che gran parte dei passeggeri non è stata «sottratta» all'aeroporto di Bruxelles. Un'altra parte significativa di passeggeri è inoltre costituita dai cosiddetti viaggiatori di *city trip*, che decidono di effettuare spostamenti di breve durata che non avrebbero compiuto in assenza di condizioni tariffarie convenienti. Fino a poco tempo fa l'aeroporto di Bruxelles-National aveva sviluppato ben poco o per nulla il segmento del *low cost*: per fare un esempio, easyJet ha attivato nel 2007 le sue prime destinazioni nell'aeroporto di Bruxelles-National.

⁽¹⁰¹⁾ Risposta 15 della lettera del Belgio del 24 febbraio 2014.

b) Necessità dell'aiuto

- (298) Gli eventuali aiuti che dovessero essere osservati dalla Commissione erano sicuramente necessari a centrare l'obiettivo dello sviluppo economico e regionale.

c) Adeguatezza dell'aiuto

- (299) La copertura finanziaria dei costi afferenti ai compiti di interesse generale affidati dalla regione a BSCA costituiva lo strumento più adatto per raggiungere il suddetto obiettivo di interesse generale. Non esistono altri strumenti politici o di aiuto per raggiungere tale obiettivo.

d) Effetto di incentivazione

- (300) L'effetto di incentivazione è effettivamente presente, poiché senza questo finanziamento non sarebbe stato possibile garantire lo sviluppo delle attività dell'aeroporto, né sarebbe stato possibile raggiungere quel volume che ha permesso di migliorare la mobilità dei cittadini europei e di assicurare lo sviluppo economico e regionale grazie alle attività dell'aeroporto. Il Belgio rimanda la Commissione al numero di passeggeri accolti da BSCA nel periodo considerato. Va ricordato che all'epoca l'aeroporto di Charleroi era un aeroporto di categoria D, non suscettibile di falsare la concorrenza. Ciò è peraltro in linea con gli obiettivi degli orientamenti sull'aviazione, ovvero garantire a termine la redditività degli aeroporti regionali.

e) Proporzionalità dell'aiuto

- (301) Infine l'aiuto è proporzionato. Si ricordi che la compensazione concessa per i compiti di interesse generale prevista dall'articolo 25 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione di servizi tra la regione Vallonia e BSCA è soggetta a un massimale e al superamento del limite massimo, come nel caso della parte di compensazione dedicata ai servizi antincendio e ai servizi legati alla sicurezza del traffico a terra, i costi devono essere finanziati da BSCA. L'eventuale aiuto nell'ambito della fornitura di servizi da parte di SOWAER riguarda un importo marginale.
- (302) Tenuto conto dell'importo limitato della parte di aiuto nell'ambito di queste compensazioni ai servizi di interesse generale che la Commissione può mettere in discussione e dell'obiettivo di questi servizi, si deve ritenere che la condizione di proporzionalità è stata soddisfatta.

f) Assenza di effetto negativo sulla concorrenza

- (303) Per quanto riguarda l'assenza o l'elusione di effetti negativi sulla concorrenza, la Commissione deve ritornare alla data della concessione del finanziamento pubblico per valutare questa condizione. Non si può ritenere che al momento della concessione ci fossero effetti indebiti sulla concorrenza. Come dimostrato alla Commissione europea, lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi non è avvenuto a scapito di altri aeroporti. Queste attività scaturiscono dalla creazione di un nuovo mercato in un segmento particolare che non era sviluppato nell'aeroporto di Bruxelles o che lo era ben poco.
- (304) Va ricordato che due studi condotti da esperti indipendenti, Roland Berger International Management Consultant e GTM, affermavano che l'aeroporto di Bruxelles-National era prossimo alla saturazione e non rilevavano una sovrapposizione in termini di clientela tra i due aeroporti. Le compagnie che frequentavano l'aeroporto di Bruxelles non avevano allora nessun interesse per l'aeroporto di Charleroi, mentre Ryanair, che era il principale utente dell'aeroporto di Charleroi, non prevedeva all'epoca di insediarsi negli aeroporti principali.
- (305) Del resto, l'accordo quadro del 20 luglio 2000 della regione Vallonia esteso dalla decisione dell'8 novembre 2000 conteneva l'obiettivo di «condurre una politica capace di stabilire una collaborazione efficace con i gestori dell'aeroporto di Bruxelles-National» ⁽¹⁰²⁾.
- (306) L'aeroporto di Charleroi era inoltre sfavorito dagli obblighi normativi che regolavano i suoi orari di apertura vincolanti. Nel 2000 l'aeroporto era aperto dalle 7 del mattino alle 22 di sera. Per poter accogliere gli aerei basati, questi orari sono stati leggermente adattati prolungando l'apertura dalle 6 e trenta alle 23.

⁽¹⁰²⁾ Nota approvata dal governo vallone l'8 novembre 2000, pag. 2.

- (307) Nel 2000 l'aeroporto di Charleroi soffriva peraltro di un importante deficit di immagine, come dimostrato dagli studi di GTM e di Roland Berger: l'infrastruttura era piccola, limitata e poco frequentata e l'aeroporto offriva un solo collegamento regolare e qualche volo charter in estate. Non è possibile ritenere che l'aeroporto di Charleroi fosse all'epoca in grado di fare concorrenza all'aeroporto di Bruxelles-National.
- (308) L'aeroporto di Bruxelles-National era infine privilegiato in termini di infrastrutture (diversi terminal, varie piste, ecc.) e di accessibilità, grazie alla sua posizione vicino alla capitale e al collegamento ferroviario di cui è invece privo l'aeroporto di Charleroi.

5.1.2.2. *Osservazioni del Belgio sulla compatibilità della messa a disposizione dell'infrastruttura valutata alla luce all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE*

- (309) Queste osservazioni si riferiscono alla compatibilità:

- della messa a disposizione dell'infrastruttura valutata in base agli orientamenti del 2005 (questi ultimi sono stati sostituiti dagli orientamenti sull'aviazione del 2014),
- del finanziamento di una parte dei costi dei servizi di interesse generale valutata ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

- (310) Per quanto riguarda la compatibilità del finanziamento di una parte dei costi dei servizi di interesse generale valutata secondo l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, il Belgio sostiene che questo finanziamento sia conforme:

- all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE per il periodo antecedente al 19 dicembre 2005,
- alla decisione della Commissione del 28 novembre 2005 per il periodo dal 19 dicembre 2005 al 31 gennaio 2012,
- alla disciplina del 20 dicembre 2011 per il periodo successivo al 31 gennaio 2012.

- (311) Secondo il Belgio, se la Commissione ritenesse che non tutte le condizioni della sentenza *Altmark* sono state rispettate, sarebbe opportuno autorizzare la compensazione dei servizi di interesse generale in base alla decisione del 28 novembre 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) Per quanto riguarda le misure concesse prima del 19 dicembre 2005, ovvero prima dell'entrata in vigore della decisione del 28 novembre 2005, la loro compatibilità si fonda direttamente sull'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. Dalla prassi decisionale della Commissione europea ⁽¹⁰⁴⁾ emerge che le condizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE si confondono con quelle enunciate dalla decisione del 28 novembre 2005 riguardante l'applicazione dell'articolo [106, paragrafo 2], del TFUE 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 ⁽¹⁰⁵⁾. La compatibilità delle misure concesse prima del 19 dicembre 2005 può pertanto essere analizzata insieme a quella delle misure concesse successivamente conformemente all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, alla luce degli stessi criteri di merito enunciati dalla decisione del 28 novembre 2005.

- (313) Per quanto concerne le misure concesse dal 19 dicembre 2005, esse rientrano nell'ambito di applicazione della decisione del 28 novembre 2005 se corrispondono a compensazioni degli obblighi di servizio pubblico concesse a determinate imprese il cui fatturato medio annuo al netto delle tasse non ha raggiunto i 100 000 000 EUR nei due esercizi precedenti a quello della concessione del suddetto servizio, posto che l'importo annuo della compensazione non superi 30 000 000 EUR ⁽¹⁰⁶⁾. In realtà, BSCA non ha mai registrato un fatturato annuo superiore

⁽¹⁰³⁾ Decisione 2005/84/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo [106, 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 di interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Decisione della Commissione del 28 ottobre 2009 riguardante il finanziamento degli ospedali pubblici della rete Iris della Regione di Bruxelles-Capitale, NN 54/2009, sito *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Cfr. nota a piè di pagina 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, domande frequenti in relazione alla decisione della Commissione del 28 novembre 2005 riguardante l'applicazione dell'articolo [106, 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 di interesse economico generale e della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, SEC (2007) 1516 final, pag. 6.

a 100 000 000 EUR. Del resto è evidente, secondo il Belgio, che la compensazione degli eventuali obblighi di servizio di interesse generale che sarebbero considerati dalla Commissione di natura economica è ben lontana dal raggiungere il massimale dei 30 000 000 EUR. Di conseguenza, questa compensazione rientra evidentemente nell'ambito di applicazione della decisione del 28 novembre 2005.

- (314) In base alla decisione del 28 novembre 2005, le misure che rientrano nel suo campo di applicazione sono compatibili se soddisfano le condizioni di seguito riportate.

a) L'atto di incarico

- (315) Il Belgio ritiene di aver dimostrato l'esistenza di obblighi di servizio pubblico quando ha «stabilito» che la prima condizione della sentenza *Altmark* era soddisfatta [cfr. la sezione 5.1.1.1 c) ii)]. Inoltre, secondo le autorità belghe, i parametri di calcolo della compensazione e le modalità destinate a evitare ogni sovracompensazione sono stati esplicitati quando il Belgio ha dimostrato che la terza e la quarta condizione della sentenza *Altmark* erano state soddisfatte.

b) La compensazione

- (316) Il Belgio ricorda che, per quanto riguarda i servizi antincendio e i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale, l'intervento della regione Vallonia è soggetto a massimale dal 2006, mentre per quanto riguarda i servizi legati alla sicurezza, all'ufficio di navigazione e allo smistamento, lo è dal 2010. La contabilità analitica attuata da BSCA permette di dimostrare il rispetto di questa condizione.

c) La separazione contabile

- (317) Secondo le autorità belghe, la separazione contabile è garantita dall'applicazione dell'articolo 25 del capitolato d'onori, secondo cui «il concessionario tiene un conto economico separato per i servizi. Questo conto potrà in qualunque momento essere oggetto di controlli in loco da parte dell'autorità concedente». La separazione contabile è peraltro confermata dal documento all'allegato 8.

d) Il controllo della sovracompensazione

- (318) La regione Vallonia ha la possibilità di controllare in qualunque momento i conti di BSCA riservati ai servizi di interesse generale in virtù dell'articolo 25 del capitolato d'onori. In tal senso, l'amministrazione vallona effettua ogni anno un controllo in loco per verificare i documenti d'appoggio della dichiarazione di credito presentata da BSCA al fine di ottenere la compensazione per i servizi di interesse generale.

e) Conclusione

- (319) Da quanto precede emerge che il finanziamento dei servizi di interesse generale ritenuti dalla Commissione di carattere economico può essere dichiarato compatibile con il mercato interno in base alla decisione del 28 novembre 2005.

5.2. Commenti del Belgio sulle misure a favore di Ryanair

- (320) In seguito alla decisione di avvio del 2002 e alla decisione di estensione del 2012 il Belgio ha presentato alcuni commenti che puntano a dimostrare che le misure a favore di Ryanair esaminate nella presente decisione non costituiscono aiuti di Stato.

5.3. Commenti del Belgio sul periodo limite

- (321) In base ai commenti che il Belgio ha formulato dopo l'adozione della decisione di estensione del 2012, anche considerando che il finanziamento dei servizi di interesse generale costituisce un aiuto di Stato, esso beneficia del periodo limite di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999⁽¹⁰⁷⁾, di seguito «il regolamento di procedura».

⁽¹⁰⁷⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

- (322) In virtù di tale disposizione, il periodo limite inizia il giorno in cui l'aiuto illegale viene concesso al beneficiario. Conformemente alla normativa dell'Unione ⁽¹⁰⁸⁾ e alla prassi decisionale della Commissione ⁽¹⁰⁹⁾, la Commissione deve valutare una misura in base alle norme applicabili alla data della concessione dell'aiuto, ovvero «alla data dell'atto giuridicamente vincolante mediante il quale il beneficiario acquisisce il diritto di ricevere l'aiuto». La giurisprudenza dell'Unione conferma che la data di concessione di un aiuto corrisponde alla data dell'«atto giuridicamente vincolante con il quale le autorità [nazionali] competenti si impegnano a concedere gli aiuti» ⁽¹¹⁰⁾. Orbene, l'atto giuridico diventa vincolante a partire dal giorno in cui, in applicazione del diritto interno, lo Stato è obbligato ad eseguire il proprio impegno in base all'atto in questione. Prima di quel momento, si tratterebbe di una mera dichiarazione di intenti ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Da quanto precede emerge che il giorno in cui è stata concessa la compensazione dei servizi di interesse generale forniti da BSCA è il 9 luglio 1991, ovvero la data della convenzione di concessione e del capitolato d'onori, che costituiscono la base giuridica di questa compensazione che impegna la regione. Da tale data, malgrado l'adozione di varie disposizioni prive di incidenza sul principio dell'obbligo di rimborso di tali spese da parte della regione, il pagamento di questa compensazione spetta alla regione Vallonia. Solo alcuni servizi non economici previsti dall'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 sarebbero esclusi da detto periodo limite. La decorrenza del periodo limite di 10 anni è di conseguenza il 9 luglio 1991.
- (324) Nessuna misura della Commissione sulla compensazione riscossa per i servizi di interesse generale forniti da BSCA, come richiesto dall'articolo 15 del regolamento di procedura, ha interrotto il periodo limite di 10 anni, che è dunque scaduto a luglio 2001. Nonostante l'assenza di formalizzazione della compensazione nella convenzione per il periodo 2000-2001, le parti (la regione Vallonia e BSCA) hanno sempre avuto l'intenzione di mantenerla per un tempo indeterminato, intenzione confermata dalla copertura di questi costi per tale periodo e concretizzatasi con l'atto aggiuntivo del 2002. La decorrenza del periodo limite non è pertanto messa in discussione.
- (325) Solo la lettera della Commissione del 24 aprile 2002, che comprende in particolare alcune domande sul finanziamento di BSCA e che potrebbe quindi riguardare indirettamente la copertura dei costi dei servizi di interesse generale, avrebbe potuto interrompere il periodo limite. Le autorità valloni hanno fornito spiegazioni dettagliate a seguito di tale richiesta e la Commissione non ha mai messo in discussione la legittimità di questo finanziamento.
- (326) Ne consegue che anche considerando le compensazioni versate per i servizi di interesse generale come aiuti di Stato, quod non, i poteri della Commissione in materia di recupero dell'aiuto sono prescritti in applicazione dell'articolo 15 del regolamento di procedura.

5.4. Commenti del Belgio sulla violazione del legittimo affidamento

- (327) A seguito della decisione di estensione del 2012, il Belgio ha formulato alcuni commenti relativi all'applicazione del principio del legittimo affidamento alla sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi inerenti all'attività aeroportuale.
- (328) Conformemente alla giurisprudenza della Corte in materia di aiuti di Stato, la Commissione è tenuta a prendere automaticamente in considerazione le circostanze eccezionali che giustificano, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di procedura, il fatto che essa rinunci a ordinare il recupero degli aiuti concessi illegalmente, ove detto recupero sia in contrasto con un principio generale del diritto dell'Unione, quale il rispetto del legittimo affidamento dei beneficiari.
- (329) Come sintetizzato dall'avvocato generale Philippe Léger, la violazione di tale principio è affermata qualora siano soddisfatte le seguenti tre condizioni: «Innanzitutto, deve esistere un atto o un comportamento dell'amministrazione comunitaria in grado di aver ingenerato tale affidamento. (...). Inoltre, l'interessato non doveva essere in grado di prevedere il cambiamento della linea di condotta in precedenza seguita dall'amministrazione comunitaria (...) Infine, l'interesse comunitario perseguito dall'atto impugnato non può giustificare la lesione del legittimo affidamento dell'interessato. (...)».

⁽¹⁰⁸⁾ Cfr. il punto 10 del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli [87] e [88] del trattato agli aiuti d'importanza minore («de minimis»), GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽¹⁰⁹⁾ Decisione della Commissione del 1° agosto 2006 - Orientamenti sulla chiusura degli interventi (2000-2006) dei fondi strutturali, COM (2006) 3424, non pubblicata, sito europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Sentenza del 14 gennaio 2004, *Fleuren Compost BV/Commissione*, T-109/01, Raccolta pag. II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, punto 74.

⁽¹¹¹⁾ Sentenza del 15 febbraio 2001, *Austria/Commissione*, C-99/98, Raccolta pag. I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, punti 34, 35 e 38.

- (330) Secondo le autorità belghe, soprattutto per quanto riguarda la sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale, le tre condizioni enunciate al punto precedente sono soddisfatte.
- (331) La Commissione ha esaminato la sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi connessi all'attività aeroportuale nell'ambito della prima indagine e non ha sollevato obiezioni al riguardo nella decisione del 2004. Nella decisione del 2004, la Commissione aveva espressamente menzionato che essa «non contesta la possibilità per le autorità valloni di continuare a sostenere i costi del servizio [di manutenzione-antincendio]» ⁽¹¹²⁾. Orbene, i servizi di manutenzione coperti all'epoca da BSCA erano definiti nel seguente modo: «il concessionario deve anche garantire, nell'ambito della concessione di gestione di servizio, la manutenzione di terreni, edifici e attrezzature, opere e materiali facenti parte della concessione o messi a disposizione in modo tale che siano sempre utilizzabili per i fini ai quali sono destinati». Sulla stessa linea, al considerando 352 della suddetta decisione del 2004, la Commissione constatava che «una parte degli oneri finanziari sostenuti dagli aeroporti, sia privati che pubblici, è spesso oggetto di compensazioni di servizio pubblico, giustificate dai compiti inerenti ad esigenze di sicurezza; gli aeroporti beneficiano inoltre di altri contributi alla copertura dei costi per attività che non sono di per sé redditizie ma che risultano necessarie per il funzionamento degli scali. Può trattarsi di compiti di controllo aereo, di polizia, del servizio antincendio, ecc.».
- (332) Il Belgio sottolinea peraltro che l'annullamento del Tribunale non ha interessato in alcun modo questo aspetto della decisione del 2004.
- (333) Il Belgio conclude quindi che sussistono le tre condizioni di cui al punto (330).
- (334) In primo luogo, la decisione resa nel 2004 dalla Commissione e l'assenza di censura del Tribunale su questo punto hanno «creato una situazione in grado di far sorgere tale affidamento». Secondo le autorità belghe, BSCA ha infatti beneficiato di assicurazioni precise che la copertura dei costi dei servizi di interesse generale non fosse tale da costituire un aiuto di Stato, tenuto conto dell'assenza di censura su questo punto nella decisione del 2004. Questo legittimo affidamento è stato peraltro rafforzato dalla prassi decisionale costante della Commissione in materia, in particolare la distinzione tra attività economiche e attività non economiche, come ribadita soprattutto dalla decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle.
- (335) In secondo luogo, BSCA non era «in grado di prevedere il cambiamento della linea di condotta in precedenza seguita dall'amministrazione comunitaria». Infatti, secondo le autorità belghe, nessun elemento poteva permettere a BSCA di immaginare che nel 2012 la Commissione avrebbe riesaminato una misura su cui nel 2004 non aveva espresso riserve e che nel 2008 il Tribunale non aveva messo in discussione.
- (336) In terzo luogo, l'interesse dell'Unione non prevale su quello di BSCA «alla conservazione della situazione che tale persona poteva legittimamente ritenere acquisita». Infatti, secondo le autorità belghe, BSCA potrebbe andare incontro a danni rilevanti se una decisione della Commissione ordinasse il recupero delle sovvenzioni percepite da BSCA in cambio della prestazione di servizi di interesse generale.
- (337) In conclusione, secondo le autorità belghe, queste compensazioni finanziarie, fondamentali per garantire la sicurezza, compresa quella del sito e dell'attività aeroportuale, sono state mantenute ed estese dopo la decisione del 2004, in particolare sulla base del legittimo affidamento sorto dalla posizione della Commissione secondo cui il finanziamento dei servizi di interesse generale non costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE. Considerato il legittimo affidamento che la Commissione ha suscitato in capo a BSCA, se la Commissione dovesse ritenere che le sovvenzioni in questione costituiscono aiuti di Stato, essa non potrebbe ordinarne il recupero in applicazione dell'articolo 15 del regolamento di procedura.

6. VALUTAZIONE DELLE MISURE

- (338) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che 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.

⁽¹¹²⁾ Punto 214 della decisione del 2004.

- (339) Una misura costituisce pertanto un aiuto di Stato se sono soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: 1) il beneficiario o i beneficiari sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE; 2) la misura conferisce un vantaggio selettivo al suo beneficiario; 3) la misura è finanziata mediante risorse statali ed è imputabile allo Stato e 4) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza ed è tale da incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (340) Nel presente capitolo la Commissione valuterà se le misure descritte al capitolo 3 sono suscettibili di costituire aiuti a favore di BSCA e/o di Ryanair; essa affronterà poi la questione della compatibilità degli aiuti individuati con il mercato interno, dell'applicabilità del periodo limite e del principio del legittimo affidamento.

6.1. Esistenza di aiuti di Stato a favore di BSCA

6.1.1. Nozione di impresa ai sensi dell'articolo 107 del TFUE

- (341) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, per essere considerata aiuto di Stato una misura deve favorire «talune imprese o talune produzioni».
- (342) La Corte ha costantemente definito «impresa» qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ⁽¹¹³⁾. La Corte ha inoltre costantemente ritenuto che costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato ⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Nella sentenza «Aéroports de Paris», il Tribunale ha concluso che la gestione di un aeroporto consistente nella fornitura di servizi aeroportuali alle compagnie aeree costituisce un'attività economica.
- (344) Nella sua sentenza nella causa Aeroporto di Lipsia-Halle ⁽¹¹⁵⁾, il Tribunale ha confermato che la gestione di un aeroporto a fronte di una remunerazione costituisce un'attività economica, della quale la costruzione dell'infrastruttura aeroportuale è parte integrante ⁽¹¹⁶⁾. Laddove il gestore di un aeroporto eserciti attività economiche, qualunque sia il suo status giuridico o la sua modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e rientra pertanto nell'ambito di applicazione delle norme del TFUE sugli aiuti di Stato ⁽¹¹⁷⁾. Il Tribunale ha anche confermato che, contrariamente ai loro effetti, gli obiettivi di politica regionale, economica o dei trasporti perseguiti attraverso la costruzione o l'estensione di infrastrutture aeroportuali non erano rilevanti per stabilire se si tratti o meno di un'attività economica.
- (345) La questione dell'esistenza di un mercato per determinati servizi può dipendere dal modo in cui tali servizi sono organizzati nello Stato membro interessato ⁽¹¹⁸⁾. Le norme sugli aiuti di Stato si applicano solo se una determinata attività è svolta in un contesto di mercato. Il carattere economico di taluni servizi può quindi differire da uno Stato membro all'altro. Inoltre, per scelta politica o a causa degli sviluppi economici, la classificazione di un determinato servizio può modificarsi nel tempo.

⁽¹¹³⁾ Cause riunite da C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e. a.* (Raccolta 2000, ECLI:EU:C:2000:428, pag. I-6451).

⁽¹¹⁴⁾ Sentenza del 16 giugno 1987 nella causa 118/85, *Commissione/Italia* (Raccolta 1987, pag. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, punto 7); sentenza del 18 giugno 1998 nella causa C-35/96, *Commissione/Italia* (Raccolta 1998, pag. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36); cause riunite da C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e. a.*, ECLI:EU:C:2000:428, punto 75.

⁽¹¹⁵⁾ Sentenza «Aeroporto di Lipsia-Halle» succitata, paragrafo 102 e seguenti.

⁽¹¹⁶⁾ Sentenza del 24 marzo 2011 nelle cause riunite T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione*, ECLI:EU:T:2011:117 e T-443/08, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione* (di seguito la «sentenza Lipsia-Halle»), non ancora pubblicata, punti 93, 95, 100 e 119. Cfr. anche la sentenza del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, *Aéroports de Paris/Commissione*, Raccolta 2000, ECLI:EU:T:2000:290, pag. II-3929, confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002 nella causa C-82/01P, Raccolta 2002, pag. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617 e dalla sentenza del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, *Ryanair/Commissione*, Raccolta 2008, pag. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585 punto 88.

⁽¹¹⁷⁾ Sentenza del 17 febbraio 1993 nelle cause riunite C-159/91, *Poucet/AGV* e C-160/91, *Pistre/Cancava*, Raccolta 1993, pag. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Fino alla sentenza ADP, la pratica costante della Commissione era quindi stata di considerare che l'attività di sviluppo e di gestione delle infrastrutture aeroportuali non costituissero un'attività economica suscettibile di entrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ⁽¹¹⁹⁾. In seguito alla sentenza ADP, la Commissione ha constatato che, a seguito della progressiva liberalizzazione del mercato, quest'attività era diventata un'attività economica. Pertanto, come precisano gli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ⁽¹²⁰⁾ (di seguito gli «orientamenti sull'aviazione») ai punti 28 e 29, «dalla data della sentenza nella causa "Aéroports de Paris" (12 dicembre 2000), la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato. Al contrario, a causa dell'incertezza esistente prima della sentenza nella causa "Aéroports de Paris", le autorità pubbliche potevano ritenere legittimamente che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali non costituissero un aiuto di Stato e, di conseguenza, che tali misure non dovessero essere notificate alla Commissione. Ne consegue che la Commissione non può ora contestare, sulla base delle norme sugli aiuti di Stato, tali misure di finanziamento concesse prima della sentenza "Aéroports de Paris"».
- (347) È quindi opportuno stabilire se le misure a favore di BSCA per la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali siano state concesse prima o dopo il 12 dicembre 2000, data della sentenza ADP.
- (348) Inoltre, anche dopo la sentenza ADP, come ricordato ai punti 34 e 35 degli orientamenti sull'aviazione, non tutte le attività poste in essere dal gestore di un aeroporto sono necessariamente attività di natura economica. La Corte ha pertanto confermato che le attività che di norma competono allo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non presentano carattere economico ⁽¹²¹⁾. In un aeroporto, attività come il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico.
- (349) In conclusione, è opportuno individuare le misure concesse a BSCA dopo il 12 dicembre 2000 ed escludere quelle relative ad attività che sono normalmente di competenza dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri.

6.1.1.1. Messa a disposizione dei terreni e delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi, incluse le infrastrutture realizzate grazie al programma di investimento e prestazione di alcuni servizi, in particolare i grandi interventi di riparazione, a fronte di un canone di concessione

- (350) In questa sezione la Commissione esaminerà:

- se la misura, compresa la messa a disposizione di nuove infrastrutture realizzate conformemente al piano di investimento, è stata concessa prima della sentenza ADP,
- quali sono gli investimenti e i servizi forniti da SOWAER da escludere dall'esame per via della loro natura non economica.

- a) La misura, inclusa la messa a disposizione di nuove infrastrutture realizzate conformemente al piano di investimento, è stata concessa prima della sentenza ADP?

- (351) Come ricordato ai considerando 344 e seguenti, la costruzione delle infrastrutture aeroportuali non può in linea di principio essere distinta dall'attività economica di gestione della piattaforma aeroportuale.
- (352) Per quanto riguarda la costruzione delle infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi oggetto di un piano di investimento pluriennale, le autorità belghe ritengono tuttavia che questo piano di investimento sia stato deciso prima del 12 dicembre 2000, data della sentenza ADP. Le motivazioni del Belgio, presentate nella sezione 5.1.1.1 (a)(i), puntano essenzialmente a confutare la portata e l'esattezza delle argomentazioni preliminari sviluppate dalla

⁽¹¹⁹⁾ Sentenza del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, Aéroports de Paris/Commissione, Raccolta 2000, pag. II3929.

⁽¹²⁰⁾ Cfr. nota a piè di pagina 8.

⁽¹²¹⁾ Causa C-364/92, SAT/Control [1994] (Raccolta 1994, pag. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, punto 30) e causa C-113/07, Selex Sistemi Integrati/Commissione [2009] (Raccolta 2009, pag. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, punto 71).

Commissione nella decisione di estensione del 2012, secondo cui l'accordo quadro del 20 luglio 2000 e la decisione del governo vallone dell'8 novembre 2000 (di seguito «le decisioni del 2000») non comportano per la regione un impegno nei confronti di terzi e non hanno carattere irrevocabile, fermo e definitivo.

- (353) La Commissione ritiene tuttavia che la decisione di mettere a disposizione di BSCA le infrastrutture, incluse le nuove infrastrutture stabilite e realizzate grazie al programma di investimento, e di fornire alcuni servizi a fronte di un canone non è stata presa con le decisioni del 2000, ma con la convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e questo per le ragioni di seguito esposte.
- (354) Il criterio rilevante per stabilire la data alla quale un'eventuale misura di aiuto è considerata concessa è la data dell'atto giuridicamente vincolante con il quale le amministrazioni pubbliche si impegnano ad applicare al beneficiario la misura in questione ⁽¹²²⁾.
- (355) Nel caso di specie la Commissione ritiene che:
- il beneficiario dell'eventuale aiuto sia BSCA;
 - le autorità pubbliche che hanno concesso l'aiuto siano la regione e/o SOWAER. Infatti, come precisato al considerando 39 della presente decisione e come riconosciuto dal Belgio ⁽¹²³⁾, SOWAER è lo strumento creato dalla regione e posto sotto il suo controllo esclusivo per sviluppare le infrastrutture aeroportuali della regione Vallonia e mettere queste ultime a disposizione delle società di gestione degli aeroporti interessati. SOWAER, come la regione, è suscettibile di concedere un aiuto di Stato.
- (356) Prima della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, BSCA non beneficiava di alcun impegno della regione o di SOWAER in merito alla realizzazione del programma di investimento.
- (357) Il Belgio riconosce infatti che nessuna lettera formale di concessione dell'aiuto è stata redatta a favore di BSCA. Tuttavia, secondo le autorità belghe, benché sia la regione ad essere la destinataria delle decisioni del 2000, queste ultime rappresentano la nascita di un impegno in capo al governo. Il Belgio ritiene che la circostanza dell'unilateralità dell'impegno non sia specifica al caso di specie. A suo parere, qualsiasi misura finanziaria a prescindere dai destinatari è sempre decisa con un atto amministrativo unilaterale dell'autorità che la concede, un atto che spetta sempre e comunque ad essa mantenere, modificare o ritirare.
- (358) La Commissione osserva che le decisioni del 2000 non erano state pubblicate o notificate a BSCA. La regione poteva modificare il programma di investimento in qualsiasi momento prima della firma della convenzione SOWAER/BSCA, adottando una nuova decisione unilaterale o addirittura rinunciando totalmente al programma, senza che tale decisione ledesse i diritti di BSCA.
- (359) Inoltre, come indicato nella decisione di estensione del 2012, questo programma di investimento comportava incertezze in merito al meccanismo finanziario e agli importi: questi ultimi potevano infatti essere adattati in base alle necessità. La nuova aerostazione nord doveva quindi essere modulabile e la sua costruzione essere «necessariamente progressiva e realizzata in base allo sviluppo dell'attività effettiva dell'aeroporto e ai bisogni operativi da essa derivanti». Inoltre la formula di finanziamento prevista all'epoca, ovvero tramite l'intervento della Société Régionale Wallonne du Transport, è stata poi accantonata a vantaggio del finanziamento tramite SOWAER, un nuovo strumento che è stato dotato di mezzi finanziari solo a partire dalla sua creazione, il 1° luglio 2001, e solo in misura di 75 000 000 EUR.
- (360) Per contro, quando il programma di investimento è stato incluso nella convenzione SOWAER/BSCA, SOWAER si è impegnata nei confronti di BSCA. Essa doveva mettere a disposizione di BSCA terreni e infrastrutture, comprese le infrastrutture da realizzare conformemente al programma di investimento, e fornire alcuni servizi a fronte di un canone di concessione; in caso contrario, non avrebbe rispettato i propri obblighi contrattuali.

⁽¹²²⁾ Nota 29 degli orientamenti sull'aviazione. Cfr. anche la sentenza del 12 dicembre 1996, *Compagnie nationale Air France/Commissione*, T-358/94, Raccolta 1996, pag. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, punto 79; sentenza del 14 gennaio 2004, *Fleuren Compost BV/Commissione*, T-109/01, Raccolta 2004, pag. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, punto 74; sentenza del 2 dicembre 2008, *Nuova Agricast Srl/Commissione*, T-362/05 e T-363/05, Raccolta 2008, ECLI:EU:T:2008:541, pag. II-297, punto 80; sentenza del 30 novembre 2009, *France e France Telecom/Commissione*, T-427/04 e T-17/05, Raccolta 2009, pag. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, punto 321.

⁽¹²³⁾ Cfr. il considerando 228 della presente decisione.

- (361) La Commissione ritiene peraltro che l'impegno di SOWAER di attuare un programma di investimento e di fornire alcuni servizi debba essere esaminato congiuntamente all'impegno di BSCA di versare un canone di concessione. È impossibile stabilire se i progetti della regione di mettere a disposizione di BSCA alcune infrastrutture, comprese le nuove infrastrutture realizzate conformemente al programma di investimento, e di fornire alcuni servizi costituiscano un aiuto finché si ignora l'importo del canone che BSCA dovrà pagare in cambio.
- (362) La Commissione conclude che la misura consistente nel mettere a disposizione di BSCA alcune infrastrutture, comprese le nuove infrastrutture che SOWAER s'impegna a realizzare, e nel fornire alcuni servizi a fronte di un canone è stata concessa con la convenzione SOWAER/BSCA del 2002. Essa è dunque successiva alla sentenza ADP.
- (363) È inoltre opportuno ricordare che il programma di investimento inserito nella convenzione SOWAER/BSCA del 2002 è stato sostanzialmente modificato dalla decisione del governo vallone del 3 aprile 2003. Infatti, in applicazione della decisione del 3 aprile 2003, il governo vallone ha preso atto di una revisione del programma di investimento ⁽¹²⁴⁾ con cui l'importo degli investimenti passava da 93 a quasi 151 milioni di EUR, pari a un aumento di 57,8 milioni di EUR, di cui 33 milioni per il nuovo terminal. La Commissione ritiene che questa revisione del programma di investimento costituisca una modifica sostanziale e quindi una nuova misura che rappresenta potenzialmente un nuovo aiuto di Stato a favore di BSCA, che va ad aggiungersi al potenziale aiuto già concesso tramite la convenzione SOWAER/BSCA del 2002. Dal momento che tale misura scaturisce da una decisione del 3 aprile 2003, essa costituisce una nuova misura adottata dopo la sentenza ADP e dunque soggetta alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato.
- b) Investimenti e servizi prestati da SOWAER da escludere dall'analisi per via della loro natura non economica
- (364) Come ricordato ai punti 34 e 35 degli orientamenti sull'aviazione, non tutte le attività poste in essere dal gestore di un aeroporto sono necessariamente attività di natura economica. La Corte di giustizia ha pertanto confermato che le attività che di norma competono allo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non presentano carattere economico ⁽¹²⁵⁾. Tali attività comprendono in particolare la sicurezza, il controllo del traffico aereo e i servizi di polizia e doganali ⁽¹²⁶⁾.
- (365) La Commissione ritiene che gli investimenti e i grandi interventi di riparazione per beni legati alla navigazione aerea (riguardanti ad esempio la torre di controllo), al sistema antincendio degli aeromobili, alla sicurezza (intesa come lotta contro atti di interferenza illecita), ai servizi di polizia e doganali possano essere di natura non economica. Poiché nel caso di specie i servizi di navigazione aerea, di lotta contro gli incendi sugli aeromobili, i servizi di sicurezza, di polizia e doganali non sono organizzati secondo una logica di mercato, la Commissione ritiene che gli investimenti e i grandi interventi di riparazione che interessano beni legati a questi servizi non siano di natura economica. In particolare, la recinzione della parte del sito aeroportuale cui si accede dopo i controlli di polizia e della parte dove si trovano gli aerei può essere considerata un'attività di natura non economica nella misura in cui rientra tra i compiti di sicurezza.
- (366) La Commissione considera di carattere non economico anche i costi legati agli investimenti e alla manutenzione degli edifici e delle attrezzature utilizzati sia per attività economiche sia per attività non economiche in misura proporzionale al loro utilizzo per un'attività non economica. In particolare, il 7 % del costo degli investimenti realizzati per la nuova aerostazione può essere considerato di natura non economica, in quanto il 7 % della superficie dell'aerostazione è occupata dai servizi di polizia, doganali, dagli agenti addetti al controllo passeggeri e bagagli e dagli agenti del *Service Public de Wallonie* incaricati della sicurezza del sito.
- (367) Al contrario, la Commissione classifica come economici gli investimenti e i grandi interventi di riparazione relativi al sistema ILS di categoria III ⁽¹²⁷⁾ e alle luci delle piste. Questi costi non rientrano infatti nell'esercizio dei pubblici poteri, ma sono inerenti alla gestione commerciale delle infrastrutture, che consiste nel metterle a disposizione delle compagnie aeree in condizioni di sicurezza soddisfacenti. In particolare, il fatto di garantire la

⁽¹²⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 37.

⁽¹²⁵⁾ Cfr. nota a piè di pagina 121.

⁽¹²⁶⁾ Punto 35 degli orientamenti sull'aviazione.

⁽¹²⁷⁾ Sistema di radionavigazione che garantisce l'assistenza all'atterraggio in caso di maltempo.

sicurezza del traffico a terra (anche durante gli atterraggi e i decolli) costituisce parte integrante della gestione commerciale dell'aeroporto ed è dunque di natura economica. Del resto, nella recente decisione della Commissione sull'aeroporto di Marsiglia ⁽¹²⁸⁾, la sicurezza d'esercizio è stata esclusa dall'ambito delle attività «non economiche».

- (368) La Commissione ritiene inoltre che gli investimenti relativi alla rilevazione degli incendi nei parcheggi destinati ai passeggeri siano di natura economica. Questi costi non si ricollegano infatti all'esercizio dei pubblici poteri, ma sono inerenti alla gestione commerciale del parcheggio dei passeggeri.
- (369) Inoltre, come ricordato al punto 36 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione deve verificare che il finanziamento delle attività di natura non economica serva unicamente a compensare i costi che esse comportano e non può essere utilizzato per finanziare attività economiche ⁽¹²⁹⁾. In caso contrario, il loro finanziamento sarebbe soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.
- (370) SOWAER si fa direttamente carico dell'esecuzione degli investimenti e dei grandi interventi di riparazione. Il finanziamento di questi costi non è quindi oggetto di una sovvenzione versata a BSCA che quest'ultima potrebbe utilizzare per attività economiche.
- (371) Infine, come ricordato al punto 37 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione deve verificare che il finanziamento delle attività non economiche non comporti indebite discriminazioni tra aeroporti. In caso contrario, il loro finanziamento sarebbe soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.
- (372) Come precisato dal Belgio, SOWAER effettua gli investimenti e i grandi interventi di riparazione in modo non discriminatorio per gli aeroporti di cui è responsabile, ossia gli aeroporti della regione Vallonia.
- (373) Come ricordato al considerando 26 della presente decisione, alle regioni belghe sono state attribuite le competenze relative alle infrastrutture e alla gestione degli aeroporti pubblici ubicati sul loro territorio, ad eccezione dell'aeroporto di Bruxelles-National. Considerato il quadro giuridico, la Commissione ritiene che il livello pertinente per valutare l'esistenza di discriminazioni in merito al finanziamento degli investimenti e dei servizi prestati da SOWAER sia quello della regione e non quello dello Stato federale. Dal momento che SOWAER effettua gli investimenti e i grandi interventi di riparazione in modo non discriminatorio per i due principali aeroporti valloni (Liegi e Charleroi), la Commissione conclude che non esistono discriminazioni indebite tra aeroporti.
- (374) Il finanziamento delle attività non economiche descritte al considerando 365 sfugge pertanto alla qualifica di aiuto di Stato ed è quindi escluso dalla successiva analisi.

6.1.1.2. *Sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi connessi all'attività aeroportuale*

- (375) Come indicato nella sezione 5.1.1.1(c)(i), il Belgio ritiene che i compiti per i quali la regione versa una sovvenzione rientrino nell'esercizio dei pubblici poteri e non costituiscano pertanto un'attività economica.
- (376) Per valutare in che misura la sovvenzione si riferisca ad attività di natura non economica e debba essere esclusa dal controllo in materia di aiuti di Stato, è opportuno procedere alla valutazione già effettuata nella sezione 6.1.1.1(b).

a) Servizi antincendio e di sicurezza

- (377) Come indicato al considerando 365, la Commissione ritiene che nella fattispecie le attività legate alla lotta contro gli incendi sugli aeromobili e alla sicurezza ⁽¹³⁰⁾ non costituiscano attività di natura economica.

⁽¹²⁸⁾ Decisione (UE) 2016/1698 della Commissione, del 20 febbraio 2014, relativa alle misure SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) cui la Francia ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 260 del 27.9.2016, pag. 1).

⁽¹²⁹⁾ Sentenza del 18 marzo 1997 nella causa C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Raccolta 1997, pag. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160; decisione della Commissione del 19 marzo 2003 nella causa N309/2002 e decisione della Commissione del 16 ottobre 2002 nella causa N438/2002, *Sovvenzioni alle autorità portuali per l'espletamento della missione di servizio pubblico*.

⁽¹³⁰⁾ Conformemente al regolamento (CE) n. 2320/2002, per «sicurezza aerea» si intende «la combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita». Le norme di base comuni per la sicurezza aerea si fondano sulle raccomandazioni del documento n. 30 della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) e sono definite nell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002.

i) Applicazione del punto 36 degli orientamenti sull'aviazione

- (378) Come ricordato al punto 36 degli orientamenti sull'aviazione, anche se un'attività è considerata non economica, la Commissione deve verificare che il finanziamento delle attività di natura non economica serva unicamente a compensare i costi che esse comportano e non può essere utilizzato per finanziare attività economiche ⁽¹³¹⁾. In caso contrario, il loro finanziamento sarebbe soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.

1. Protezione antincendio

- (379) Per quanto riguarda la protezione antincendio, la Commissione osserva che, in applicazione dell'articolo 25 del capitolato d'onori allegato alla convenzione regione/BSCA del 1991, per ottenere la copertura dei servizi antincendio e manutenzione da parte della regione, BSCA deve tenere un conto economico separato che potrà essere analizzato e controllato in qualunque momento dall'autorità concedente.
- (380) Inoltre, in applicazione dell'articolo 3.2.3 della convenzione regione/BSCA modificato dall'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002, il rimborso delle spese inerenti ai servizi antincendio e manutenzione è effettuato in 12 rate, con il versamento della dodicesima rata effettuato dopo il ricevimento e l'approvazione da parte del ministro di un resoconto estratto dai conti annuali di BSCA che fornisca un giustificativo delle spese sostenute, in base allo stesso schema richiesto per il bilancio di previsione, ovvero in base alle voci definite dall'articolo 25 del capitolato d'onori.
- (381) Infine, per il periodo successivo al 10 marzo 2006, l'articolo 25.7 del capitolato d'onori introdotto dall'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006 prevede che l'importo della compensazione per i servizi antincendio e per la sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale non possa superare i costi effettivi sostenuti da BSCA e che qualsiasi sovracompensazione dei costi sia oggetto di una compensazione di bilancio effettuata a carico della dotazione di bilancio dell'anno successivo.
- (382) La Commissione ritiene che tali disposizioni siano sufficienti per concludere che a decorrere dall'atto aggiuntivo 3 del 2002 alla convenzione regione/BSCA la compensazione versata dalla regione per le spese legate al servizio antincendio era proporzionata e che non è stata utilizzata per sovvenzionare attività economiche.

2. Sicurezza

- (383) La sicurezza è stata aggiunta alle attività per le quali BSCA riceve una compensazione in applicazione dell'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008. I compiti di sicurezza aerea sono definiti come «la combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita» ⁽¹³²⁾. I servizi legati alla sicurezza comprendono «il controllo, la telesorveglianza, le ronde e i pattugliamenti di vigilanza, il controllo degli accessi e la consegna dei badge visitatori» ⁽¹³³⁾.
- (384) All'articolo 25.7 del capitolato d'onori modificato dall'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 si legge: «l'importo della compensazione finanziaria destinata a coprire le spese sostenute per l'esecuzione dei servizi non può superare i costi effettivi sostenuti dal concessionario nell'ambito di questi servizi, al netto delle deduzioni dei diritti eventualmente applicati agli utenti per coprire detti servizi. Qualsiasi sovracompensazione dei costi sarà oggetto di una compensazione di bilancio effettuata a carico della dotazione di bilancio dell'anno successivo».
- (385) La Commissione ritiene che tali disposizioni siano sufficienti per concludere che la compensazione versata per le spese legate alla sicurezza era proporzionata e che non è stata utilizzata per sovvenzionare attività economiche.

ii) Applicazione del punto 37 degli orientamenti sull'aviazione

- (386) Come ricordato al punto 37 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione deve verificare che il finanziamento delle attività non economiche non comporti indebite discriminazioni tra aeroporti. In caso contrario, il loro finanziamento sarebbe soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.

⁽¹³¹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 129.

⁽¹³²⁾ Allegato facente parte integrante dell'atto aggiuntivo 6 alla convenzione regione/BSCA.

⁽¹³³⁾ Articolo 25.2 del capitolato d'onori modificato dall'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 alla convenzione regione/BSCA.

- (387) Come precisato dal Belgio, le attività non economiche dei due principali aeroporti della regione Vallonia (Liegi e Charleroi) sono finanziate in modo non discriminatorio dalla regione.
- (388) Come ricordato al punto (26) della presente decisione, alle regioni belghe sono state attribuite le competenze relative alle infrastrutture e alla gestione degli aeroporti pubblici ubicati sul loro territorio, ad eccezione dell'aeroporto di Bruxelles-National. Considerato il quadro giuridico, la Commissione ritiene che il livello pertinente per valutare l'esistenza di discriminazioni in merito al finanziamento di alcuni servizi di natura non economica legati all'attività aeroportuale sia quello della regione e non quello dello Stato federale. Poiché le attività non economiche dei due principali aeroporti valloni (Liegi e Charleroi) sono finanziate dalla regione in modo non discriminatorio, la Commissione conclude che non esistono discriminazioni indebite tra aeroporti.
- (389) La compensazione versata per le attività di BSCA legate alla protezione contro gli incendi e alla sicurezza sfugge quindi alla qualifica di aiuto di Stato ed è esclusa dalla successiva analisi.

b) Manutenzione/sicurezza del traffico a terra

- (390) Nella presente sezione la Commissione valuta se i seguenti servizi possano essere esclusi dalle norme applicabili in materia di aiuti di Stato per la loro natura non economica:
- i «servizi di manutenzione» quali definiti dagli articoli 12 e 19 del capitolato d'onori allegato alla convenzione regione/BSCA,
 - i «servizi legati alla sicurezza del traffico a terra» quali definiti dall'articolo 25 del capitolato d'onori modificato dall'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006.
- (391) Come indicato al considerando 71, il servizio di manutenzione è definito dagli articoli 12 e 19 del capitolato d'onori come «il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi, del carreggio, ecc.»⁽¹³⁴⁾, così come «la manutenzione di terreni, edifici e attrezzature, opere e materiali facenti parte della concessione o messi a disposizione in modo tale che siano sempre utilizzabili per i fini ai quali sono destinati»⁽¹³⁵⁾.
- (392) Come precisato ai considerando 73 e 74, l'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006 ha modificato l'articolo 3.2.2 della convenzione regione/BSCA e l'articolo 25 del capitolato d'onori. In virtù di tali modifiche, la regione versa una compensazione a BSCA per i costi dei servizi legati alla protezione antincendio e dei servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale. L'articolo 25 del capitolato d'onori modificato precisa che «i servizi connessi alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale includono la manutenzione ordinaria del sito aeroportuale, il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio, i piccoli lavori di asfaltatura, di manutenzione ordinaria e di riparazione della pista e degli accessi, la gestione e la manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, i lavori di sfalcio, la rimozione dalla pista dei residui di gomma e il rifacimento della segnaletica, la rimozione della neve e qualunque altro servizio atto a garantire la sicurezza del traffico a terra, del sito aeroportuale e delle infrastrutture, ad eccezione degli spazi commerciali della zona aeroportuale».
- (393) La Commissione osserva che la definizione dei «servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale», per i quali BSCA riceve una compensazione a partire dal 10 marzo 2006, riprende ampiamente la definizione dei «servizi di manutenzione» per i quali BSCA riceveva una compensazione prima del 10 marzo 2006. Per stabilire se questi servizi costituiscano attività economiche, la Commissione li esaminerà congiuntamente.
- (394) La Commissione ritiene che questi servizi - che si tratti della manutenzione ordinaria del sito aeroportuale, della manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio, dei piccoli lavori di asfaltatura, della manutenzione ordinaria e della riparazione della pista e degli accessi, della manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, dei lavori di sfalcio, della rimozione dalla pista dei residui di gomma e del rifacimento della segnaletica, della rimozione della neve e di qualsiasi altro servizio che garantisca la sicurezza del traffico a terra, del sito aeroportuale e delle infrastrutture - non rientrino nell'esercizio dei pubblici poteri.

⁽¹³⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 50.

⁽¹³⁵⁾ Cfr. nota a piè di pagina 52.

In particolare, questi servizi sono distinti dai servizi di sicurezza. Essi si riferiscono alla gestione commerciale dell'aeroporto, la quale implica che il sito aeroportuale, piste comprese, sia sottoposto ad adeguata manutenzione per consentire il decollo e l'atterraggio di aerei in condizioni di sicurezza soddisfacenti. Questo tipo di servizi non rientra nell'esercizio dei pubblici poteri.

- (395) Secondo le autorità belghe (cfr. considerando 237), nella decisione adottata il 23 luglio 2008 relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle, la Commissione ha riconosciuto che i servizi legati alla sicurezza d'esercizio erano attività non economiche ⁽¹³⁶⁾. Orbene, dall'elenco delle infrastrutture legate alla sicurezza d'esercizio fornito dalle autorità tedesche risulta che queste infrastrutture sono quelle indispensabili per la sicurezza del traffico a terra, ovvero gruppi di continuità per i piazzali, stazioni di trasformazione, luci sulla pista, luci sui piazzali, ecc. Secondo il Belgio, questa posizione della Commissione è stata confermata dal Tribunale nella sentenza pronunciata il 24 marzo 2011 ⁽¹³⁷⁾ in seguito a un ricorso di annullamento presentato contro la suddetta decisione della Commissione.
- (396) La Commissione contesta che si possa dedurre dai punti 182 e 183 della decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle che la Commissione ha ritenuto in passato che compiti simili alla manutenzione e alla sicurezza del traffico, come quelli definiti nella convenzione regione/BSCA, rientrino nell'esercizio dei pubblici poteri per i motivi di seguito esposti.
- (397) In primo luogo, i costi di manutenzione e di sicurezza del traffico definiti nella convenzione regione/BSCA sono molto più elevati di quelli legati agli investimenti sulla sicurezza d'esercizio oggetto della decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle. Questi ultimi sono infatti costituiti dai gruppi di continuità per i piazzali, dalle stazioni di trasformazione, dal cablaggio ad alta tensione e dalle luci sulla pista. I costi di manutenzione e di sicurezza del traffico definiti dalla convenzione regione/BSCA «includono la manutenzione ordinaria del sito aeroportuale, il servizio tecnico di manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio, i piccoli lavori di asfaltatura, di manutenzione ordinaria e di riparazione della pista e degli accessi, la gestione e la manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, i lavori di sfalcio, la rimozione dalla pista dei residui di gomma e il rifacimento della segnaletica, la rimozione della neve e qualunque altro servizio atto a garantire la sicurezza del traffico a terra, del sito aeroportuale e delle infrastrutture, ad eccezione degli spazi commerciali della zona aeroportuale».
- (398) In secondo luogo, la Commissione osserva che, contrariamente a quanto affermato dalle autorità belghe, la Commissione non ha concluso che i compiti di sicurezza d'esercizio oggetto della decisione Lipsia-Halle costituiscono compiti rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri. In effetti, al punto (182) di detta decisione, la Commissione ritiene che «si evince che alcuni di essi [i costi] rientrano effettivamente nella sfera delle competenze pubbliche» (sottolineatura aggiunta). Al punto 183 della stessa decisione la Commissione ritiene che, «nella misura in cui i costi rientrano nell'esercizio delle funzioni pubbliche...», le misure non si possono configurare come aiuti di Stato (sottolineatura aggiunta). Indica che «anche nell'ipotesi in cui la Commissione dovesse accettare l'argomentazione della autorità tedesche, secondo cui il finanziamento dei costi non costituisce in alcun modo aiuto di Stato», la valutazione conclusiva del caso in esame rimarrebbe identica» (sottolineatura aggiunta). Nei punti in questione la Commissione non ha quindi né confermato né invalidato la posizione della Germania, secondo cui alcuni compiti, compresi quelli della sicurezza d'esercizio, erano ricollegabili all'esercizio dei poteri pubblici, ma ha indicato che non era necessario che essa si pronunciasse, poiché, supponendo che la misura costituisca un aiuto, esso sarebbe autorizzato.
- (399) In terzo luogo, la Commissione osserva che nella sentenza del Tribunale relativa alla decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle, contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità belghe, il Tribunale non ha approvato al punto 225 della sua sentenza quest'asserita posizione della Commissione. Il Tribunale ha infatti ripreso i punti 182 e 183 della suddetta decisione della Commissione per ricordare la posizione di quest'ultima e ha concluso che la Commissione aveva ritenuto che non fosse necessario pronunciarsi in via definitiva sulla questione (ovvero se fosse opportuno seguire l'argomentazione delle autorità tedesche, secondo cui la copertura dei costi in questione non si configurerebbe in alcun caso come aiuto di Stato).
- (400) La Commissione conclude che i «servizi di manutenzione» definiti agli articoli 12 e 19 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione regione/BSCA e i «servizi legati alla sicurezza del traffico a terra», definiti all'articolo 25 del capitolato d'oneri modificato dall'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006, costituiscono servizi di natura economica. Il loro finanziamento è dunque soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.

⁽¹³⁶⁾ Cfr. nota a piè di pagina 89.

⁽¹³⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 90.

c) Il tracking e la registrazione dei voli, la pianificazione provvisoria dei voli e lo smistamento

(401) Nella presente sezione la Commissione valuta se i seguenti servizi, la cui esecuzione è stata affidata a BSCA e per i quali BSCA riceve una compensazione in applicazione dell'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008, possono sottrarsi alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato per via della loro natura non economica:

— il tracking e la registrazione dei voli ⁽¹³⁸⁾ e la pianificazione dei voli ⁽¹³⁹⁾,

— lo smistamento ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Secondo le autorità belghe (cfr. considerando 240), i servizi connessi al tracking e alla registrazione dei voli, alla pianificazione provvisoria dei voli e allo smistamento sono elementi essenziali della sicurezza dell'aviazione civile e rientrano dunque nell'esercizio dei pubblici poteri in quanto componenti fondamentali della sicurezza di un aeroporto.

(403) La Commissione ritiene che le attività oggetto di tale compensazione siano inscindibili dall'attività economica del gestore aeroportuale BSCA. Queste attività non possono essere collegate ai compiti di sicurezza intesa come lotta contro atti di interferenza illecita, né a nessuna attività che implichi l'esercizio dei pubblici poteri.

(404) La Commissione conclude che il tracking e la registrazione dei voli, la pianificazione dei voli e lo smistamento costituiscono servizi di natura economica. Il loro finanziamento è dunque soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato.

6.1.1.3. Aumento di capitale sottoscritto da SOWAER

(405) L'aumento di capitale oggetto del procedimento di indagine formale e sottoscritto dal SOWAER a vantaggio di BSCA nel 2002, ovvero dopo la sentenza ADP ⁽¹⁴¹⁾, non è escluso dal controllo della Commissione in materia di aiuti di Stato (cfr. il considerando 346).

6.1.2. Vantaggio selettivo

(406) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. La presenza di un vantaggio economico può essere esclusa quando le misure in questione costituiscono operazioni economiche effettuate da enti pubblici o da imprese pubbliche realizzate in normali condizioni di mercato ⁽¹⁴²⁾. Nella fattispecie si tratta di stabilire se in circostanze simili un operatore privato, basandosi sulle possibili previsioni di redditività, facendo astrazione da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe partecipato alle stesse operazioni come l'ente che concede la misura (di seguito il «criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato»). La presenza di un vantaggio economico può essere esclusa anche quando le misure in questione costituiscono compensazioni finanziarie concesse alle imprese interessate per permettere loro di gestire un servizio di interesse economico generale, a condizione che tali compensazioni soddisfino le condizioni cumulative enunciate dalla sentenza *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. Di seguito la Commissione analizzerà le misure interessate prima alla luce delle condizioni della sentenza *Altmark* e poi del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

⁽¹³⁸⁾ Il tracking e la registrazione dei voli consistono nel completare la base dati dell'amministrazione vallona riprendendo le informazioni relative ai voli (numero di passeggeri, immatricolazione, nome del pilota, tipo di aereo, tipologia del volo, provenienza, peso dell'aereo, ecc.).

⁽¹³⁹⁾ La pianificazione dei voli riguarda le comunicazioni, i piani di volo, gli slot, gli annunci radio e la gestione dei piazzali di sosta degli aerei.

⁽¹⁴⁰⁾ Lo smistamento comprende due attività: (i) lo smistamento su «stand», realizzato dal coordinatore di zona all'arrivo di ogni aereo e (ii) il «follow me», che consiste nel guidare l'aereo con una vettura utilizzata esclusivamente per i piloti che non conoscono l'aeroporto (aviazione d'affari) o per gli aeromobili commerciali di grandi dimensioni, codice D.

⁽¹⁴¹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 85.

⁽¹⁴²⁾ Sentenza C-39/94 *SFEI e.a.* [1996] ECR I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza C-342/96 *Spagna/Commissione* [1999] ECR I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

⁽¹⁴³⁾ Cfr. nota a piè di pagina 92.

6.1.2.1. Applicazione dei criteri della sentenza *Altmark*

- (407) Occorre innanzitutto esaminare la posizione del Belgio esposta nella sezione 5.1.1.1(c)(ii), secondo cui la sovvenzione per alcuni servizi legati alle attività aeroportuali, anche supponendo che una parte di tali servizi sia di natura economica, non costituirebbe un vantaggio per BSCA in applicazione della sentenza *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Come analizzato nella sezione 6.1.1, la Commissione ritiene che una parte dei servizi per i quali viene versata la sovvenzione non sia di natura economica (ad esempio i servizi antincendio e i servizi legati alla sicurezza) ed escluderà dalla sua analisi la parte di sovvenzione che compensa i costi di questi servizi.
- (409) La Commissione ritiene invece che un'altra parte dei servizi per i quali viene versata la sovvenzione sia di natura economica, come la manutenzione e la riparazione delle infrastrutture oggetto di gestione commerciale e lo smistamento.
- (410) La Commissione ritiene che le autorità belghe commettano un errore manifesto di valutazione qualificando questi servizi come servizi di interesse economico generale. Infatti, come ricordato al punto 47 della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ⁽¹⁴⁵⁾, in generale una «specifica missione di servizio pubblico» implica la prestazione di servizi che un'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni. Al punto 50 della suddetta comunicazione, la Commissione ritiene inoltre che i servizi qualificati come servizi di interesse economico generale debbano essere destinati ai cittadini o essere nell'interesse dell'intera società. Nella fattispecie, i servizi economici individuati non sono forniti nell'interesse dei cittadini, ma sono forniti solo per permettere a BSCA di fornire un servizio aeroportuale. Essi sono inscindibili dall'attività economica di gestione dell'aeroporto.
- (411) BSCA non è stata selezionata secondo una procedura rispondente alle condizioni stabilite dal quarto criterio della sentenza *Altmark*.
- (412) Si aggiunga che le autorità belghe non hanno dimostrato che l'importo della sovvenzione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi avrebbe sostenuto per soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste. Le argomentazioni delle autorità belghe sono infatti insufficienti:
- le autorità belghe indicano che i rapporti menzionati nella suddetta comunicazione al considerando 410 dimostrano la gestione efficiente di BSCA (cfr. il considerando 253), ma non precisano la natura, né il valore di tali rapporti,
 - le autorità belghe aggiungono che questa gestione efficiente ha permesso di attirare investitori privati nel 2009 nell'ambito della privatizzazione parziale di BSCA. La Commissione sottolinea tuttavia che la decisione degli investitori di entrare nel capitale di BSCA (ottenendo al contempo un diritto di veto sulle decisioni importanti) può essere maggiormente legata all'esistenza dell'aiuto, che consente loro di sperare che BSCA attiri un traffico sostenuto e che generi dunque utili elevati, piuttosto che a una gestione efficiente. D'altro canto è possibile ricordare che investitori privati possono acquisire partecipazioni in società mal gestite nella speranza di risanarle se hanno o condividono il controllo della società in questione, come è avvenuto per l'investitore privato di BSCA che dispone di un diritto di veto sulle decisioni importanti,
 - non basta nemmeno che il giro d'affari o il traffico dell'aeroporto di Charleroi sia in aumento per dedurre che l'aeroporto è gestito in modo efficiente, come fanno le autorità belghe (cfr. considerando 254). L'aumento del giro d'affari e del traffico può derivare dall'aiuto che consente a BSCA di offrire condizioni molto favorevoli alle compagnie aeree e di attirare quindi traffico,
 - infine, nemmeno l'argomentazione del Belgio, secondo cui «dal meccanismo di finanziamento attuato risulta che la compensazione versata a BSCA è per definizione inferiore al prezzo di mercato per tutti i servizi che le sono stati affidati, nella misura in cui per questa compensazione è stato fissato dal 2006 un massimale per i servizi antincendio e per i servizi legati alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale e dal 2010 un massimale per i servizi di sicurezza» (cfr. considerando 255), è tale da dimostrare che BSCA è gestita in modo efficiente, ma eventualmente solo a stabilire che non c'è sovracompensazione.

⁽¹⁴⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 92.

⁽¹⁴⁵⁾ GU C 8 del 11.1.2012, pag. 4.

- (413) In conclusione, almeno il primo e il quarto criterio della sentenza *Altmark* non sono soddisfatti. La Commissione non può pertanto escludere, in applicazione della sentenza *Altmark*, che la sovvenzione della regione per servizi legati all'attività aeroportuale costituisca un vantaggio.

6.1.2.2. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato

- (414) Per quanto riguarda la determinazione dell'entità che concede la misura, la Commissione ritiene che le azioni (i) della regione, in quanto proprietaria del terreno della zona aeroportuale, da un lato, e (ii) di SOWAER, società sotto il controllo esclusivo della regione Vallonia, in quanto concessionaria demaniale della zona aeroportuale, proprietaria delle infrastrutture costruite nell'area aeroportuale demaniale e titolare delle funzioni delegate dalla regione, dall'altro, debbano essere analizzate congiuntamente quando riguardano la stessa attività e lo stesso aeroporto. In tali circostanze SOWAER risulta infatti essere un intermediario della regione in questo esercizio. Di conseguenza, per determinare se le misure di cui alla sezione 3.1 conferiscano un vantaggio economico a BSCA, la Commissione considererà che il soggetto che concede la misura è l'entità formata dalla regione e da SOWAER (di seguito la «regione-SOWAER»).
- (415) La Commissione ritiene pertanto di dover esaminare congiuntamente gli impegni della regione-SOWAER quando essi modificano gli elementi dell'economia della concessione (messa a disposizione delle infrastrutture, compreso lo sviluppo del programma di investimento e la presa in carico dei grandi interventi di riparazione, canone di concessione, sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale, qualora detti servizi siano di natura economica) e quando sono quasi contemporanei e collegati.
- (416) La Commissione applicherà pertanto in successione il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato alle quattro serie di misure successive:
- la convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e l'atto aggiuntivo del 29 marzo 2002 alla convenzione regione/BSCA (di seguito «le convenzioni del 2002»),
 - la decisione del governo vallone del 3 aprile 2003 di costruire un terminal di capacità maggiore rispetto a quella inizialmente prevista (3 milioni di passeggeri invece di 2 milioni) e di prevedere una capienza superiore per i parcheggi auto (di seguito «la decisione di investimento di 2003»),
 - la convenzione di servizi del 4 aprile 2006 tra SOWAER e BSCA e l'atto aggiuntivo del 10 marzo 2006 alla convenzione regione/BSCA (di seguito «le convenzioni del 2006»),
 - l'atto aggiuntivo del 15 gennaio 2008 alla convenzione regione/BSCA (di seguito «l'atto aggiuntivo del 2008»).
- (417) La Commissione applicherà il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato anche all'aumento di capitale di BSCA sottoscritto da SOWAER a dicembre 2002.
- (418) Per ognuna di queste misure, laddove essa costituisca un vantaggio, la Commissione esaminerà se questo vantaggio è selettivo.
- a) Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato alle misure relative alla messa a disposizione dell'infrastruttura, inclusa la realizzazione di nuovi investimenti e di grandi interventi di riparazione, e alla concessione di una sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale
 - i) Convenzioni del 2002
 - 1. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato
 - a. Principi generali applicabili alle quattro misure
- (419) Come ricordato al punto 51 degli orientamenti sull'aviazione, l'analisi di conformità al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato si dovrebbe basare su corrette prospettive di redditività ex ante per il soggetto che concede il finanziamento ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Decisione 2013/664/UE della Commissione, del 25 luglio 2013, concernente la misura SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlandia Finavia, Airpro e Ryanair presso l'aeroporto di Tampere-Pirkkala (GU L 309 del 19.11.2013, pag. 27).

- (420) La Commissione osserva che la regione non ha fornito nessun piano finanziario per dimostrare quale fosse la redditività attesa dalla regione e/o da SOWAER per gli investimenti programmati nel momento in cui sono state prese le decisioni vincolanti di realizzare ciascuno di essi. L'assenza di un piano finanziario costituisce un'indicazione del fatto che la regione e/o SOWAER, quando hanno adottato le misure a favore di BSCA, non hanno agito secondo una logica di investitore privato operante in economia di mercato.
- (421) La Commissione osserva inoltre che le relazioni fornite a sostegno delle decisioni del governo vallone giustificano l'interesse di questi investimenti con l'incidenza positiva dello sviluppo dell'aeroporto sull'economia e sull'occupazione a Charleroi e nella sua regione ⁽¹⁴⁷⁾. La Commissione rammenta tuttavia che, secondo una giurisprudenza costante, le considerazioni di sviluppo regionale non possono essere prese in considerazione ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Nonostante l'assenza di un piano finanziario della regione e/o di SOWAER, la Commissione ha esaminato se per l'entità regione-SOWAER il valore attuale netto di ogni serie di misure definito al considerando 416 fosse positivo. In effetti, quando il valore attuale netto di una misura è positivo, significa che la misura in questione è redditizia per l'investitore in questione.
- (423) Il valore attuale netto è stato ottenuto calcolando la somma attualizzata dei flussi finanziari (entrate meno costi) in forma aggregata per l'entità regione-SOWAER che era possibile attendersi da ciascuna serie di misure al momento della loro concessione.
- (424) Il tasso di attualizzazione utilizzato per calcolare il valore attuale netto è stato definito stabilendo il costo del capitale per l'entità che ha concesso la misura nel momento in cui l'ha concessa. Il costo del capitale di un'entità dipende dalla propria struttura di finanziamento, soprattutto in termini di fondi propri e di debito. Nella fattispecie, la maggior parte degli oneri legati al progetto che gravano sull'entità regione-SOWAER proviene da investimenti finanziati da SOWAER. Per questo motivo la Commissione ha deciso di valutare il costo del capitale dell'entità che concede la misura con il costo del capitale conferito dalla struttura del bilancio di SOWAER, che è la struttura di finanziamento scelta dall'entità regione-SOWAER, e con le sue condizioni di accesso al mercato dei capitali.
- b. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato alle convenzioni del 2002
- (425) In applicazione delle convenzioni del 2002, la regione-SOWAER ha deciso di mettere a disposizione di BSCA, dietro il pagamento di un canone di concessione, i terreni e le infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi impegnandosi a sviluppare quest'infrastruttura conformemente al programma di investimento allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e a effettuare i grandi interventi di manutenzione e riparazione, nonché a versare a BSCA una sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale.
- (426) In uno scenario controfattuale, la regione-SOWAER non avrebbe firmato le convenzioni del 2002 e dunque non si sarebbe impegnata in nuovi e gravosi investimenti, né avrebbe concesso la sovvenzione «incendio-manutenzione». La Commissione ha supposto che in tale scenario controfattuale senza aiuto l'aeroporto continuerebbe probabilmente a operare, ma in misura notevolmente minore, considerata la necessità degli investimenti previsti dalle convenzioni del 2002 per permettere un aumento significativo del traffico all'interno dell'aeroporto. Questo scenario controfattuale porterebbe a un valore attuale netto leggermente positivo, impossibile da stimare con qualsivoglia livello di affidabilità, soprattutto perché sarebbe molto difficile valutare quello che avrebbe potuto essere il volume atteso di traffico in assenza delle convenzioni del 2002, oltre agli importi del canone di concessione versati da BSCA alla regione-SOWAER. Nei suoi calcoli del valore attuale netto, la Commissione ha quindi ipotizzato un valore attuale netto dello scenario controfattuale nullo. Se in base a quest'ipotesi il valore attuale netto delle convenzioni del 2002 è negativo, lo sarà a fortiori nel caso in cui il valore attuale netto dello scenario controfattuale sia positivo. Si tratta quindi di un'ipotesi favorevole alla regione-SOWAER e a BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Cfr. la nota dell'8 novembre 2000 del ministro dell'Economia al governo vallone.

⁽¹⁴⁸⁾ Cause T-129/95, T-2/96 e T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione* [1999] ECR II-17, ECLI:EU:T:1999:7, punto 120.

i. Costi ed entrate presi in considerazione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002

(427) Per calcolare il valore attuale netto delle convenzioni del 2002 per la regione-SOWAER, la Commissione ha determinato i costi e le entrate della regione-SOWAER che potevano essere previsti alla luce delle suddette convenzioni, considerando:

— per il periodo dal 2002 al 2015:

— il costo prevedibile degli investimenti (cfr. la tabella 13) e delle prestazioni di carattere economico che devono essere realizzati da SOWAER, così come la parte di sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale e che è corrisposta per servizi di natura economica,

— le entrate prevedibili del canone di concessione dovuto da BSCA a SOWAER,

— per il periodo dal 2016 al 2040:

— il valore dei flussi di cassa attesi dal progetto dopo il 2015. Il valore dei flussi finanziari del progetto dopo il 2015 è stato stimato utilizzando il metodo del tasso di crescita perpetuo con un tasso del 2 % che riflette il tasso atteso dell'inflazione nel corso del periodo ⁽¹⁴⁹⁾.

(428) Questi dati si basano sulle previsioni di cui disponevano la regione e SOWAER nel 2002, soprattutto per quanto riguarda il traffico e i costi. La Commissione non ha quindi tenuto conto delle variazioni di costo del programma di investimento che non potevano essere previste nel momento della decisione di avvio del programma nell'aprile 2002 (come l'aumento dei prezzi nell'edilizia e la variazione dei costi legati a problemi di stabilità del terreno che non erano noti nel momento dell'elaborazione del programma di investimento).

(429) La Commissione non ha nemmeno tenuto conto del valore dei terreni e delle infrastrutture nel calcolo del valore attuale netto, né nel calcolo corrispondente allo scenario in cui le convenzioni del 2002 sono adottate, né in quello corrispondente allo scenario controfattuale. Il calcolo del valore attuale netto è infatti basato sui flussi di cassa futuri auspicati nel 2002.

(430) Infine non si è tenuto conto di eventuali plusvalenze in termini di capitale e dividendi ottenuti da SOWAER per la sua partecipazione nel capitale di BSCA. Infatti, come precisato dalla Corte ⁽¹⁵⁰⁾, «[p]er valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve dunque determinare se l'impresa beneficiaria riceve un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. Nell'ambito di tale indagine, spetta al giudice nazionale determinare quale sia la remunerazione normale delle prestazioni in causa». La Commissione ritiene che nella fattispecie la messa a disposizione di un'infrastruttura a un prezzo inferiore al prezzo di mercato costituisca per BSCA un vantaggio, anche nell'ipotesi in cui SOWAER spera di recuperare la perdita tramite l'apprezzamento del capitale che detiene o i dividendi che percepirà. La Commissione osserva peraltro gli effetti sulla concorrenza di un metodo che terrebbe conto delle eventuali plusvalenze in termini di capitale e dei dividendi. Spinto all'estremo, questo scenario porterebbe ad ammettere che un'autorità pubblica possa esigere un canone di concessione nullo da un aeroporto di cui è azionista (a condizione che detta autorità possa prevedere dividendi e/o un aumento del valore delle sue azioni), senza che ciò costituisca un aiuto. Ciò permetterebbe all'aeroporto in questione di offrire condizioni tariffarie molto vantaggiose alle compagnie aeree, generando in tal modo una distorsione di concorrenza soprattutto rispetto agli aeroporti privati.

(431) La seguente tabella indica il costo degli investimenti di natura economica presi in considerazione dalla Commissione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002.

Per redigere questa tabella, la Commissione è partita dal programma di investimento previsto per l'aeroporto di Charleroi allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 15 aprile 2002. Seppure allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 15 aprile 2002, questo programma non definisce gli investimenti che non erano ancora stati realizzati al 15 aprile 2002, ma tutti gli investimenti che avrebbero dovuto essere effettuati a partire dal 1° gennaio 2001 o che restano da effettuare. Per definire gli investimenti ancora da effettuare al 15 aprile 2002,

⁽¹⁴⁹⁾ Il tasso di crescita del 2 % è utilizzato anche negli accordi successivi tra la regione/SOWAER e BSCA, ad esempio nel tasso di crescita del massimale del canone variabile.

⁽¹⁵⁰⁾ Causa C-39/94 SFEI [1996] ECR I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punti 60 e 61.

la Commissione ha riportato al 2002 gli investimenti previsti nel 2001 e nel 2002 ⁽¹⁵¹⁾ e ha dedotto da questa somma gli investimenti già effettuati al 15 aprile 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Tabella 13

Costo degli investimenti ancora da effettuare al 15 aprile 2002*(milioni di EUR)*

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Esproprio (saldo 1a fase)	0,55	0,00	0,00	0,55
Acquisizione nuovi terreni	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo nuovi terreni	0,00	0,00	0,94	0,94
Ristrutturazione SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Saldo, regolarizzazione e varie	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotale	6,64	0,00	0,94	7,59
Ristrutturazione locali tecnici e amministrativi	1,55	0,00	0,00	1,55
Recinzione del sito aeroportuale	0,27	0,00	0,00	0,27
Luci di avvicinamento e pista di rullaggio	0,42	0,00	0,00	0,42
Rifacimento cunette	0,27	0,00	0,00	0,27
Ampliamento stazione cherosene	0,27	0,00	0,00	0,27
Smaltimento rifiuti	0,12	0,00	0,00	0,12
Rifacimento pista di rullaggio sud	0,50	0,00	0,00	0,50
Parcheggio cimitero	0,03	0,00	0,00	0,03
Rilevazione incendi del parcheggio sotterraneo per le vetture passeggeri	0,17	0,00	0,00	0,17
Scarico/depurazione	5,18	0,00	0,00	5,18
Impianti energia e telecomunicazioni	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunnel tecnico	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Come indicati nel programma di investimento previsto per l'aeroporto di Charleroi allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 15 aprile 2002.

⁽¹⁵²⁾ Come indicati da BSCA.

(milioni di EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Strada di servizio	0,00	0,00	0,82	0,82
Riporti sul sito	6,20	1,86	0,62	8,68
Allungamento della pista	9,92	2,48	0,00	12,39
Pista di rullaggio nord e uscita pista	2,48	3,72	1,02	7,21
Piazzale sosta aerei e ricarica lastra	4,96	2,48	0,00	7,44
Supporto alla navigazione	0,00	0,50	3,07	3,57
Carburante hangar assistenza	0,25	1,61	0,00	1,86
Torre di controllo	0,00	0,25	0,25	0,50
Edifici uffici + merci	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotale	35,33	13,58	7,91	56,82
Nuova aerostazione	12,64	12,39	2,97	28,01
TOTALE	54,62	25,98	11,82	92,42

In un secondo momento la Commissione ha mantenuto solo la parte di quegli investimenti che reputa legata ad attività economiche. Ha quindi escluso:

- la recinzione della parte del sito aeroportuale cui si accede dopo i controlli di polizia e soprattutto dove si trovano gli aerei (cfr. spiegazioni al considerando 365);
- la torre di controllo (cfr. spiegazioni al considerando 365);
- il 7 % del costo degli investimenti legati alla nuova aerostazione (cfr. spiegazioni al considerando 366).

La Commissione giunge al seguente piano di investimento:

Tabella 14

**Costo degli investimenti per attività economiche presi in considerazione dalla Commissione
per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002**

(milioni di EUR)

	Quota economica (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Esproprio (saldo 1a fase)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Acquisizione nuovi terreni	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(milioni di EUR)

	Quota economica (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo nuovi terreni	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Ristrutturazione SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Saldo, regolarizzazione e varie	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotale		6,64	0,00	0,94	7,59
Ristrutturazione locali tecnici e amministrativi	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Recinzione del sito aeroportuale	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Luci di avvicinamento e pista di rullaggio	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Rifacimento cunette	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Ampliamento stazione cherosene	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Smaltimento rifiuti	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Rifacimento pista di rullaggio sud	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parcheggio cimitero	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Rilevazione incendi del parcheggio sotterraneo per le vetture passeggeri	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Scarico/depurazione	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Impianti energia e telecomunicazioni	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunnel tecnico	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Strada di servizio	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Riporti sul sito	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Allungamento della pista	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(milioni di EUR)					
	Quota economica (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Pista di rullaggio nord e uscita pista	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Piazzale sosta aerei e ricarica lastra	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Supporto alla navigazione	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Carburante hangar assistenza	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Torre di controllo	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Edifici uffici + merci	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotale		35,06	13,34	7,66	56,06
Nuova aerostazione	93	11,76	11,53	2,77	26,05
TOTALE		53,46	24,86	11,37	89,69

Secondo i calcoli della Commissione, gli investimenti per attività economiche inizialmente presunti rappresentavano 89 690 000 EUR, ovvero il 97 % degli investimenti previsti in un primo momento.

- (432) A questi investimenti vanno aggiunti i costi di manutenzione e di funzionamento di SOWAER attribuibili alle attività economiche dell'aeroporto di Charleroi, come previsti dalla regione/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Considerando che il 97 % degli investimenti inizialmente previsti era destinato ad attività economiche ⁽¹⁵⁴⁾, la Commissione ha moltiplicato per 0,97 i costi di manutenzione e di funzionamento indicati a pagina 10 del piano finanziario di SOWAER allegato alla decisione della regione del 23 maggio 2001. Per quanto riguarda i costi di funzionamento, la Commissione ritiene, in base alle informazioni fornite dalla regione, che il 29 % delle spese per gli aeroporti di Charleroi e di Liegi sia attribuibile a Charleroi.

Tabella 15

Somma dei costi di manutenzione (A) e dei costi di funzionamento (B) di SOWAER attribuibili alle attività economiche dell'aeroporto di Charleroi

(milioni di EUR)														
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Cfr. la pagina 10 del piano finanziario di SOWAER allegato alla decisione della regione Vallonia del 23 maggio 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Cfr. la fine del considerando 431.

- (433) È inoltre opportuno aggiungere la parte della sovvenzione «incendio-manutenzione» attribuibile ad attività economiche. La Commissione ritiene che il 10 % delle spese compensate dalla sovvenzione «incendio-manutenzione» indicate dal piano finanziario di BSCA del 2002 sia di natura economica.

Tabella 16

Parte della sovvenzione «incendio-manutenzione» a compensazione delle attività economiche

(milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) Per determinare i flussi di cassa in uscita da considerare per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002, la Commissione ha dunque sommato le ultime righe della tabella 14, della tabella 15 e della tabella 16.

Tabella 17

Flussi di cassa in uscita fino al 2015 considerati dalla Commissione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002

(milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Per calcolare il valore attuale netto del progetto, è opportuno determinare le entrate attese. Queste entrate attese sono costituite dalla parte variabile del canone di concessione di BSCA, fissata dall'articolo 11.1 della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, ovvero il 35 % delle entrate aeronautiche di BSCA con un massimale variabile nel tempo. Date le previsioni relative alle entrate aeronautiche, si poteva immaginare che il canone variabile sarebbe stato soggetto a un massimale fino al 2015. Questo massimale era fissato nel 2002 a 883 689 EUR, importo che doveva essere aumentato del 2 % annuo fino al 2006, e che doveva poi essere portato a 2 651 067 EUR nel 2007, anch'esso aumentato del 2 % annuo. Secondo le disposizioni della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, questi importi sarebbero stati rivisti a partire dal 2015. La Commissione ha ipotizzato la cancellazione del massimale a partire dal 2015 (se la Commissione ipotizzasse il mantenimento del massimale dopo il 2015 otterrebbe un valore attuale netto della misura inferiore a quello trovato).

Tabella 18

Flussi di cassa in entrata fino al 2015 considerati dalla Commissione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002

(milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) La Commissione ha calcolato i flussi di cassa netti (flussi in entrata meno flussi in uscita) considerati dalla Commissione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002 facendo la differenza tra l'ultima riga della tabella 18 e della tabella 17.

Tabella 19

Flussi di cassa netti (flussi in entrata meno flussi in uscita) fino al 2015 considerati dalla Commissione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002

(milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii. Tasso di attualizzazione preso in considerazione per il calcolo del valore attuale netto della misura del 2002

(437) Come illustrato al considerando 424, per determinare il tasso di attualizzazione, la Commissione ha stimato il costo medio ponderato del capitale per SOWAER al momento della concessione della misura. La stima è stata effettuata partendo dai dati e dalle ipotesi di seguito riportati:

- un rapporto debito/fondi propri del 30 % di SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾ e quindi una percentuale di finanziamento costituita da debito (r_D) del 23 %,
- un costo del capitale di debito prima delle imposte (k_D) uguale al costo medio ponderato del capitale di debito prima delle imposte di SOWAER nel 2002, ovvero tra il 4,9 e il 5,5 %,
- un premio di rischio (Δk) del 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾,
- un coefficiente beta ⁽¹⁵⁷⁾ compreso tra 0,91 e 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾,
- per quanto riguarda il costo dei fondi propri, un costo prima delle imposte del capitale investito senza rischio (r_f) tra il 5,16 e il 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾,
- un'aliquota di imposta (t) del 40,2 %.

In base ai dati e alle ipotesi di cui sopra, la Commissione è in grado di calcolare il costo medio ponderato del capitale (C) secondo la formula classica:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

dove il costo del capitale (k_E) è dato dal modello di valutazione delle attività finanziarie (CAPM) secondo la seguente formula:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

In base a questa formula e alle ipotesi precedenti, la Commissione ritiene che un tasso di attualizzazione del 9 % costituisca un tasso ragionevole.

iii. Risultato del calcolo del valore attuale netto

(438) I flussi di cassa netti indicati nella tabella 19 attualizzati al tasso del 9 % rappresentano un valore attuale netto pari a - 83,7 milioni di EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Si tratta di un'analisi ex post basata sul bilancio di SOWAER per il 2002. Secondo Damodaran, il rapporto debito/fondi propri delle compagnie aeree è mediamente del 35 %: «Risk Premiums for Other Markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Fonte: Damodaran: «Risk Premiums for Other Markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Il coefficiente beta è un fattore chiave del modello di valutazione delle attività finanziarie che misura la redditività relativa di un'attività rispetto al mercato.

⁽¹⁵⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Tasso d'interesse sulle obbligazioni belghe a 10 anni ad aprile 2002.

- (439) Per il calcolo del valore attuale netto per l'intera durata della concessione, è opportuno assegnare un valore terminale al progetto nel 2015. Per farlo, si ipotizza a partire dal 2015 un flusso di cassa uguale a quello della media del periodo 2013-2015, aumentato del 2 % annuo. Nella misura in cui si ipotizza che il massimale per la parte variabile del canone di concessione venga cancellato a partire dal 2016, i valori da considerare sono i flussi di cassa senza massimale nel periodo 2013-2015. Secondo queste ipotesi, la Commissione ha calcolato che il valore terminale del progetto nel 2015 potesse essere stimato a 8,07 milioni di EUR.
- (440) Il valore attuale netto della misura del 2002 ammonta a – 75,63 milioni di EUR. Essendo questo valore attuale netto negativo, la Commissione conclude che le convenzioni del 2002 non sono conformi al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato e che esse conferiscono a BSCA un vantaggio rispetto ai suoi concorrenti.

2. Selettività

- (441) In applicazione delle convenzioni del 2002, la regione-SOWAER ha deciso di mettere a disposizione di BSCA i terreni e le infrastrutture dell'aeroporto di Charleroi impegnandosi a sviluppare quest'infrastruttura conformemente al programma di investimento allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e a effettuare i grandi interventi di manutenzione e riparazione, nonché a versare a BSCA una sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale in cambio di un canone di concessione inferiore a quello che avrebbe richiesto un investitore privato operante in un'economia di mercato.
- (442) La Commissione osserva che questa misura è stata concessa solo a BSCA.
- (443) Le autorità belghe ⁽¹⁶⁰⁾ sono del parere che non sussista nessuna discriminazione a livello della regione per quanto riguarda la sovvenzione relativa ad alcuni servizi legati all'attività aeroportuale ⁽¹⁶¹⁾. Inoltre, secondo il Belgio, le attività di sicurezza all'interno degli aeroporti che appartengono alla regione fiamminga sono effettuate da quest'ultima.
- (444) La Commissione formula tuttavia alcune osservazioni che sono di seguito riportate.
- (445) Innanzitutto, dal momento che il vantaggio è determinato dal fatto che il canone di concessione è inferiore a quello che avrebbe richiesto un investitore privato per la messa a disposizione delle infrastrutture, per la fornitura di servizi e per la sovvenzione, è opportuno esaminare se la misura conferisce un vantaggio selettivo a BSCA. In tale contesto, il semplice fatto che la convenzione sia versata dalla regione agli altri aeroporti di cui ha la gestione in modo non discriminatorio non è di per sé sufficiente. Occorrerebbe dimostrare che la regione ha concesso la stessa misura agli altri aeroporti che sono sotto la sua gestione accettando un canone inferiore a quello di mercato in condizioni identiche a quelle di BSCA. Il Belgio non ha fornito questa dimostrazione.
- (446) Tuttavia, anche ipotizzando che il Belgio abbia potuto dimostrarlo, la Commissione osserva che tale misura non conferirebbe comunque un vantaggio selettivo a BSCA, perché essa andrebbe a beneficio di un settore economico specifico (ovvero il settore della gestione aeroportuale) e non sarebbe quindi una misura generale ⁽¹⁶²⁾. In particolare, i gestori degli altri modi di trasporto non beneficiano di tale vantaggio.
- (447) La Commissione conclude pertanto che la misura conferisce un vantaggio selettivo a BSCA.

ii) Decisione di investimento del 2003

1. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato

- (448) La regione avrebbe potuto attenersi al programma del 2002. Questo significa che alla decisione di aprile 2003 corrisponde uno scenario controfattuale che consiste nell'attenersi al programma di investimento allegato alla convenzione SOWAER/BSCA. I costi della decisione di investimento del 2003 per la regione-SOWAER corrispondono pertanto ai costi aggiuntivi a quelli previsti dal «programma di investimento» del 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Nota del Belgio intitolata «risposta della regione Vallonia alla richiesta di informazioni del 14 febbraio 2014» (domanda 13), ricevuta dalla Commissione il 7 febbraio 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Il Belgio definisce questi servizi di carattere «non economico».

⁽¹⁶²⁾ Causa 173/73, *Italia/Commissione*, EU:C:1974:71.

- (449) Per stabilire se un operatore di mercato avrebbe adottato la decisione di investimento del 2003, è opportuno stabilire se il valore attuale netto della misura del 2003 è positivo.
- (450) Le differenze tra il piano del 2003 e quello del 2002 riguardano sia le previsioni in termini di investimenti che di numero dei passeggeri attesi.
- (451) Per quanto riguarda gli investimenti, la Commissione osserva una differenza per le voci «nuovo terminal» e «parcheggio» sia a livello di importi, sia nelle date degli investimenti. L'aumento degli investimenti per il parcheggio e per il terminal si registra, rispettivamente, nel 2002 nel piano di investimento iniziale e nel 2004 nel piano di investimento del 2003. La Commissione osserva pertanto che c'è stato uno slittamento di due anni tra i due piani in termini di investimenti. La Commissione stima inoltre, in base alle informazioni trasmesse dal Belgio, che la quota economica degli investimenti nel parcheggio e nel terminal è del 93 %. L'importo degli investimenti aggiuntivi derivanti dalla misura del 2003 corrisponde pertanto al seguente confronto:

Tabella 20

Importo degli investimenti aggiuntivi con slittamento di due anni derivanti dalla misura del 2003

(milioni di EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Nuovo terminal	1,6	14	17	9,4	-
Parcheggio auto	0,8	6	6	5	1,2
Totale	2,4	20	23	14,4	1,2
Quota economica	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investimenti secondo il piano del 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Importo degli investimenti aggiuntivi (con slittamento di 2 anni)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Per quanto riguarda il traffico passeggeri, la Commissione osserva una divergenza tra il livello di passeggeri per il 2003 previsto nel 2002 (1,47 milioni) e nel 2003 (1,7 milioni). La Commissione considera che era quindi previsto che gli investimenti aggiuntivi portassero a un incremento di passeggeri del 16 % (1,7/1,47) nel corso dell'intero periodo. Questo incremento di passeggeri non avrebbe determinato un aumento delle entrate per il periodo 2003-2015 nella misura in cui era previsto che il massimale del canone di concessione fosse già raggiunto per quegli anni. Tuttavia questo incremento di traffico incide sulle entrate a partire dal 2016 e quindi sul valore terminale dell'aeroporto nel 2015.
- (453) Come illustrato al punto (424), per determinare il tasso di attualizzazione, la Commissione ha stimato il costo medio ponderato del capitale per SOWAER al momento della concessione della misura. La stima è stata effettuata a partire dai dati e dalle ipotesi di seguito riportati:

— un rapporto debito/fondi propri del 30 % di SOWAER ⁽¹⁶³⁾ e quindi una percentuale di finanziamento costituita da debito (r_D) del 23 %,

⁽¹⁶³⁾ Cfr. nota a piè di pagina 155.

- un costo del capitale di debito prima delle imposte (k_D) uguale al costo medio ponderato del capitale di debito prima delle imposte di SOWAER nel 2002, ovvero tra il 4,9 e il 5,5 %,
- un premio di rischio (Δk) del 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾,
- un coefficiente beta tra 0,91 e 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾,
- per quanto riguarda il costo dei fondi propri, un costo prima delle imposte del capitale investito senza rischio (r_f) tra il 4,3 e il 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾,
- un'aliquota di imposta (t) del 33,99 %.

In base ai dati e alle ipotesi di cui sopra, la Commissione è in grado di calcolare il costo medio ponderato del capitale (C) secondo la formula classica:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

dove il costo del capitale (k_E) è dato dal modello di valutazione delle attività finanziarie (CAPM) secondo la seguente formula:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

In base a questa formula e alle ipotesi precedenti, la Commissione ritiene che un tasso di attualizzazione del 9,5 % costituisca un tasso ragionevole.

- (454) Considerando gli investimenti nel periodo 2003-2007 e l'entrata prevista sotto forma di valore terminale nel 2015, il calcolo del valore attuale netto basato su un costo medio ponderato del capitale del 9,5 % conduce a un valore di - 19,81 milioni di EUR. La decisione di investimento del 2003, come quella del 2002, non è quindi conforme al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

2. Selettività

- (455) La Commissione osserva che questa misura è stata concessa solo a BSCA. La Commissione conclude pertanto che la misura conferisce un vantaggio selettivo a BSCA.

iii) Convenzioni del 2006

- (456) Le convenzioni del 2006:

- hanno modificato l'ambito dei servizi per i quali BSCA riceve una sovvenzione della regione e hanno introdotto un massimale per questa sovvenzione,
- hanno modificato le modalità di calcolo dell'importo variabile del canone di concessione, pur mantenendo il massimale al livello fissato dalla convenzione SOWAER/BSCA del 2002.

- (457) Per quanto riguarda i costi previsti dalle misure del 2006, introducendo un massimale per la sovvenzione della regione, le misure del 2006 permettevano, anche da un punto di vista ex ante, di limitare l'aumento della sovvenzione e, quindi, di ridurre i costi dell'entità regione/SOWAER rispetto alla situazione precedente.

- (458) Per quanto riguarda le entrate attese dalle misure del 2006, è opportuno osservare che, secondo il Belgio, è stato deciso di modificare le modalità di calcolo dell'importo variabile del canone di concessione in modo che le società di gestione degli aeroporti (e quindi BSCA), che avevano appena ottenuto il diritto di fissare il livello dei

⁽¹⁶⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Tasso d'interesse sulle obbligazioni belghe a 10 anni ad aprile 2003.

diritti aeroportuali, non potessero ridurre il canone dovuto a SOWAER (canone che fino a quel momento dipendeva dai diritti aeroportuali). Secondo il Belgio, SOWAER e BSCA volevano che le convenzioni del 2006 non modificassero l'equilibrio finanziario determinato dalle convenzioni del 2002. Per questo motivo:

- il massimale delle misure rimane invariato;
- viene introdotta una clausola di salvaguardia che prevede che «in circostanze eccezionali o in caso di modifiche legislative (...), indipendenti dalla volontà delle parti e tali da alterare profondamente l'economia della convenzione a scapito di una delle parti (...), le parti cercheranno equamente le modifiche da apportare alla convenzione per ristabilire l'equilibrio delle loro prestazioni reciproche, pur salvaguardando i loro rispettivi interessi, di concerto con la regione Vallonia».

(459) Secondo la Commissione, era in effetti ragionevole per SOWAER negoziare con BSCA un cambiamento delle modalità di calcolo dell'importo variabile del canone di concessione in modo che BSCA non potesse modificare il livello dell'importo variabile del canone di concessione diminuendo i diritti aeroportuali ⁽¹⁶⁶⁾. La Commissione osserva inoltre che, in assenza di traffico merci, il massimale introdotto dalle misure del 2006 era raggiunto con 637 689 passeggeri nel 2006 e con 1 737 378 passeggeri nel 2007, laddove nel 2006 l'aeroporto di Charleroi aveva già 2 170 000 passeggeri. Mantenere il massimale dell'importo variabile del canone di concessione su livelli inalterati doveva consentire di salvaguardare l'entità delle entrate di SOWAER. In caso di circostanze eccezionali tali da condurre a un calo dell'importo variabile del canone di concessione, SOWAER poteva rinegoziare con BSCA per cercare le modifiche da apportare al fine di ristabilire l'equilibrio delle prestazioni reciproche. Le misure del 2006 non dovevano quindi a priori ridurre le entrate dell'entità regione/SOWAER.

(460) Le misure del 2006 dovevano quindi a priori permettere di limitare i costi dell'entità regione/SOWAER (cfr. considerando 457), pur mantenendone le entrate (cfr. considerando 459). La Commissione conclude che queste misure sono conformi al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato e non costituiscono quindi un aiuto di Stato. Questa misura è pertanto esclusa dalla successiva analisi.

iv) Atto aggiuntivo del 2008 alla convenzione regione/BSCA

(461) L'atto aggiuntivo alla convenzione regione/BSCA del 15 gennaio 2008 ha introdotto l'impegno della regione di farsi carico di nuovi servizi di carattere economico (smistamento, ecc.) attraverso la sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale. In precedenza queste attività erano effettuate direttamente dalla regione.

(462) Secondo il Belgio, l'entità regione/SOWAER aveva tutto l'interesse a trasferire queste competenze pur impegnandosi a coprire i relativi costi, perché poteva aspettarsi un calo dei costi nel momento in cui i servizi sarebbero stati forniti da BSCA e non direttamente dalla regione.

(463) A sostegno di tale posizione, le autorità belghe citano il preambolo del progetto di decreto ⁽¹⁶⁷⁾ che ha trasferito l'onere dei compiti di sicurezza a BSCA e una relazione del parlamento vallone del 6 dicembre 2007 relativo a questo decreto.

(464) Nel preambolo del suddetto progetto di decreto sono enunciati gli obiettivi del trasferimento dei compiti di sicurezza alle società di gestione degli aeroporti valloni, ovvero:

- generare economie di scala,
- mettere a profitto gli investimenti effettuati dalla regione,
- responsabilizzare le società di gestione nel coordinare e finanziare l'esecuzione dei compiti operativi,
- ottimizzare fiscalmente i servizi resi dalle controllate.

⁽¹⁶⁶⁾ Pur aumentando ad esempio i costi di handling per mantenere le entrate totali.

⁽¹⁶⁷⁾ Decreto del 19 dicembre 2007 che modifica il decreto del 23 giugno 1994 relativo alla creazione e alla gestione degli aeroporti e degli aerodromi di pertinenza della regione Vallonia.

- (465) In merito a quest'ultimo punto, il Belgio ha precisato che si trattava di recuperare l'IVA sulle prestazioni del subfornitore BSCA-Security (per i compiti di sicurezza) che la regione non poteva recuperare, contrariamente a BSCA.
- (466) Il Belgio cita inoltre una relazione ⁽¹⁶⁸⁾ del parlamento vallone relativa al progetto di decreto in cui il ministro dell'Edilizia abitativa, dei trasporti e dello sviluppo territoriale della regione Vallonia indica che:
- il guadagno potenziale cumulato dell'unicità di gestione ⁽¹⁶⁹⁾ per il bilancio vallone nel 2015 è compreso tra 12 milioni (ipotesi a politica costante) e 32 milioni di EUR (ipotesi basata sull'assunzione di nuovi agenti invece che sul subappalto),
 - per quanto riguarda l'IVA, le nuove strutture permetteranno di recuperare l'IVA (ossia il 21 % di 7 milioni di EUR ogni anno).
- (467) Infine, secondo il Belgio, le prestazioni legate ai controlli di sicurezza variano notevolmente da un momento all'altro della giornata e da una stagione all'altra in base al numero di passeggeri che frequentano l'aeroporto. Quando questi compiti erano di competenza della regione, quest'ultima era costretta a garantire una presenza costante, anche in caso di attività ridotta; la regione sosteneva di essere tenuta a farlo dallo statuto dei funzionari. Gli orari dei collaboratori di BSCA e del suo subfornitore BSCA-Security erano invece modulabili a seconda dell'attività dell'aeroporto.
- (468) La Commissione ritiene che un investitore razionale operante in un'economia di mercato avrebbe effettivamente potuto chiedere a BSCA di essere esonerato da queste attività, dietro compensazione per i costi indotti (invece di continuare a esercitare queste attività direttamente), nella misura in cui poteva aspettarsi un calo di questi costi. Gli elementi forniti dalle autorità belghe sono sufficienti a dimostrare che era ragionevole attendersi dalla misura questo calo dei costi. La Commissione conclude che la misura è conforme al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato e che essa non costituisce quindi un aiuto di Stato. Questa misura è pertanto esclusa dalla successiva analisi.
- b) Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato all'aumento di capitale sottoscritto da SOWAER a dicembre 2002
- (469) Il 3 dicembre 2002 SOWAER ha conferito la somma di 3 808 660 EUR per l'acquisto di 6 143 azioni di BSCA, pari al 49,23 % del capitale di BSCA, ossia un prezzo per azione di 620 EUR.
- (470) Nella sua analisi del piano finanziario del 2002, la società di consulenza Deloitte & Touche ha affermato che la regione-SOWAER aveva agito da investitore accorto, dato che i fondi investiti in BSCA dovevano produrre un rendimento del capitale investito del 27 %, visti i risultati attesi da BSCA per il periodo 2001-2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Secondo i calcoli della Commissione basati sul piano finanziario di BSCA del 2001, il valore attuale netto di BSCA dopo l'apporto di capitale era di 65,6 milioni di EUR. Considerato il numero totale di azioni dopo l'apporto di capitale, questo valore attuale netto corrisponde a un valore per azione di 5 287 EUR, nettamente superiore al prezzo pagato di 620 EUR per azione.
- (472) Questi elementi suggeriscono quindi che l'aumento di capitale sottoscritto da SOWAER a dicembre 2002 è conforme al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato. La Commissione ritiene tuttavia di non poter escludere che questo aumento di capitale abbia conferito un vantaggio economico a BSCA. La Commissione osserva infatti che tale aumento di capitale è stato realizzato poco dopo la concessione delle convenzioni del 2002 e che le perdite di BSCA che hanno reso necessario l'apporto di capitale sono legate

⁽¹⁶⁸⁾ Relazione presentata a nome della commissione per la pianificazione territoriale, i trasporti, l'energia e l'edilizia abitativa del parlamento vallone da M. E Stoffels il 6 dicembre 2007 sul progetto di decreto che modifica il decreto del 23 giugno 1994 relativo alla creazione e alla gestione degli aeroporti e degli aerodromi di pertinenza della regione Vallonia.

⁽¹⁶⁹⁾ Per «unicità di gestione» s'intende il fatto di affidare alle società di gestione degli aeroporti il totale controllo del trattamento del cliente, compresi i compiti di sicurezza.

⁽¹⁷⁰⁾ Nella relazione di Deloitte & Touche si legge che «dall'analisi si evince che la redditività annua media dei fondi investiti sulla base del piano economico-finanziario corretto e su un periodo di 10 anni è pari al 27 %» e che «questo tasso di rendimento deve essere comparato con il tasso relativo al rischio di mercato per questo tipo di attività, pari al 15 % annuo».

all'economia generale del sistema definito dalle convenzioni del 2002. Queste ultime hanno tuttavia conferito un vantaggio a BSCA. La Commissione non esclude quindi che anche l'apporto di capitale del 2002 abbia potuto conferire un vantaggio economico a BSCA. Se tale vantaggio esiste, esso è stato conferito solo a BSCA ed è pertanto selettivo.

6.1.3. Utilizzo di risorse statali e imputabilità delle misure allo Stato

- (473) In questa sezione la Commissione esaminerà se le convenzioni del 2002, l'aumento di capitale del 2002 e la decisione di investimento del 2003 sono misure concesse mediante risorse statali. In tal senso, la Commissione stabilirà (i) se le risorse della regione e di SOWAER sono risorse statali e (ii) se le decisioni di SOWAER relative alle misure sono imputabili ai poteri pubblici.

6.1.3.1. Risorse statali

- (474) Le risorse di cui dispone la regione Vallonia in quanto ente territoriale ⁽¹⁷¹⁾ costituiscono risorse statali.
- (475) Dal momento che SOWAER appartiene al 100 % alla regione e che essa è posta sotto il controllo esclusivo di quest'ultima, le risorse di cui dispone per assicurare i compiti che le sono stati assegnati dalla regione costituiscono risorse statali.
- (476) Di conseguenza, le misure a favore di BSCA sono state concesse mediante risorse statali.

6.1.3.2. Imputabilità delle misure allo Stato

- (477) Dal momento che la regione Vallonia è un ente territoriale ⁽¹⁷²⁾, le sue decisioni sono imputabili allo Stato.
- (478) Quanto alle decisioni prese da SOWAER, la Commissione ritiene, soprattutto in base alla sentenza *Stardust* ⁽¹⁷³⁾, che l'imputabilità di queste decisioni possa essere stabilita a partire dai seguenti elementi:

a) Elementi generali

- come precisato al punto della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, SOWAER è una «società specializzata che esercita funzioni delegate a nome della regione Vallonia»,
- SOWAER appartiene al 100 % alla regione Vallonia ed è posta sotto il controllo esclusivo di quest'ultima,
- il consiglio di amministrazione è costituito esclusivamente da rappresentanti della regione,
- SOWAER è soprattutto incaricata dalla regione di realizzare per suo conto e sotto il suo controllo i programmi di investimento approvati dal governo vallone,
- come precisato ⁽¹⁷⁴⁾ dal Belgio, il governo della Vallonia, in quanto azionista al 100 % di SOWAER, approva il programma di investimento e ne segue l'attuazione,
- SOWAER gestisce per conto della regione Vallonia le partecipazioni finanziarie nelle società di gestione aeroportuale (tra cui BSCA) con l'obiettivo di garantire la partecipazione pubblica nelle società di gestione e la conformità della loro strategia rispetto agli orientamenti definiti dal governo vallone.

b) Elementi specifici alle misure esaminate

i) Convenzione SOWAER/BSCA del 2002

- (479) Con decisione del 23 maggio 2001 il governo vallone ha approvato il piano finanziario di SOWAER comprendente un programma di investimento per l'aeroporto di Charleroi. Questo programma è stato allegato alla convenzione SOWAER/BSCA del 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011 nelle cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, *Repubblica francese/Commissione delle Comunità europee (Stardust Marine)*, [2002] ECR I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Nota del Belgio del 21 settembre 2011 (domanda 2).

- (480) Per quanto riguarda l'importo del canone che resta a carico di BSCA per la messa a disposizione dell'infrastruttura e la copertura di alcuni servizi, tale importo dipende dalla sovvenzione versata dalla regione a BSCA, che si fa carico del canone forfetario.

ii) Decisione di investimento del 2003

- (481) Con decisione del 3 aprile 2003 il governo ha preso atto del programma di investimento del 2003.

iii) Aumento di capitale sottoscritto da SOWAER nel 2002

- (482) Con la decisione del 23 maggio 2001 relativa al piano finanziario di SOWAER la regione aveva approvato il principio degli apporti di capitale successivi nelle società di gestione degli aeroporti valloni ⁽¹⁷⁵⁾. In tal senso il piano finanziario di SOWAER prevedeva allora «un'assunzione di partecipazione in BSCA di ± 60 milioni di BEF [...] ed in seguito la partecipazione ad altri aumenti distribuiti su 3 anni, per un importo pari a 3 volte 30 milioni (ovvero 150 milioni, pari al 25 % di un aumento di capitale totale di 600 milioni di BEF)», ovvero un apporto di capitale di 3,718 milioni di EUR in tre anni.
- (483) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le convenzioni del 2002, l'aumento di capitale del 2002 e la decisione di investimento del 2003 costituiscono misure imputabili allo Stato.

6.1.4. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi*

- (484) In quanto gestore dell'aeroporto di Charleroi, BSCA è in concorrenza con i gestori delle altre piattaforme aeroportuali che servono lo stesso bacino di utenza. La Commissione osserva in particolare che l'aeroporto di Bruxelles-National si trova a 69 km, quello di Liegi a 78 km, quello di Lilla-Lesquin a 121 km e quello di Maastricht-Aachen a 126 km ⁽¹⁷⁶⁾. Questi aeroporti sono in concorrenza con Charleroi e sono situati in Belgio o in altri Stati membri.
- (485) Il sito internet di BSCA conferma la dimensione internazionale dell'aeroporto di Charleroi: l'aeroporto di Charleroi «si trova a 45 minuti dal centro di Bruxelles, a sud rispetto ai Paesi Bassi, a nord-ovest rispetto alla Francia e al Lussemburgo e a ovest dalla Germania, a 2 ore di viaggio su strada da grandi città come Colonia, Parigi e Amsterdam»; il suo bacino di utenza «conta 5 milioni di potenziali passeggeri a meno di un'ora di strada e oltre 15 milioni a meno di due ore». ⁽¹⁷⁷⁾
- (486) Le misure a favore di BSCA, a condizione che conferiscano un vantaggio economico a quest'ultima, incentivano le compagnie aeree e i passeggeri a scegliere l'aeroporto di Charleroi, e quindi il suo gestore BSCA, rispetto ad altri aeroporti che servono lo stesso bacino di utenza, compresi gli aeroporti situati in altri Stati membri. Esse minacciano pertanto di falsare la concorrenza tra gestori aeroportuali e incidono sugli scambi tra Stati membri.

6.1.5. *Conclusione sull'esistenza degli aiuti a BSCA*

- (487) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che le convenzioni del 2002 e la decisione di investimento del 2003 costituiscano aiuti di Stato a favore di BSCA. La Commissione non esclude che anche l'aumento di capitale di BSCA sottoscritto da SOWAER nel 2002 possa costituire un aiuto di Stato a favore di BSCA.

6.2. Esistenza di aiuti di Stato a favore di Ryanair

- (488) Per stabilire se le misure a favore di Ryanair costituiscano aiuti di Stato, la Commissione esaminerà innanzitutto se l'atto aggiuntivo del 2010 è imputabile allo Stato (sezione 6.2.1) e successivamente se le altre misure a favore di Ryanair conferiscono un vantaggio a Ryanair (sezione 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Il piano finanziario indica che «lo sviluppo previsto per BSCA e SAB richiederà consistenti aumenti di capitale proprio (oltre a finanziamenti esterni) e quindi un controllo da parte di SOWAER».

⁽¹⁷⁶⁾ Distanze indicate dal sito <https://maps.google.com>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/en/brussels-south-charleroi-airport/index.html>

6.2.1. *Imputabilità allo Stato dell'atto aggiuntivo del 2010*

(489) Nella presente sezione la Commissione esaminerà se la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010 è imputabile allo Stato. Come stabilito dalla Corte nella sentenza *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾, «il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa (...). Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure». Sempre secondo la sentenza *Stardust*, «l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato».

a) Proprietà del capitale e voti attribuiti alle quote emesse dall'impresa:

(490) Al 6 dicembre 2010, data di sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010 al contratto con Ryanair, il capitale di BSCA era detenuto:

- al 22,56 % da SOWAER, società interamente appartenente alla regione e posta sotto il controllo esclusivo di quest'ultima,
- al 27,65 % da Sogepa («Société wallonne de gestion et de participation»), braccio finanziario della regione per il sostegno alle imprese in riorganizzazione, è una società interamente appartenente alla regione e posta sotto il controllo esclusivo di quest'ultima,
- al 19,16 % da Sambrinvest, società di capitale di rischio detenuta al 50 % dalla regione e posta sotto il controllo congiunto della regione e di azionisti privati ⁽¹⁷⁹⁾,
- al 2,32 % da Igretec («Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques»),
- al 27,65 % da Belgian Airports, società interamente privata costituita dal gruppo italiano SAVE e dalla società belga Holding Communal SA.

Dal momento che SOWAER e Sogepa possedevano oltre la metà delle azioni di BSCA e appartenevano interamente alla regione, i poteri pubblici detenevano la maggioranza del capitale di BSCA e disponevano della maggioranza dei voti attribuiti a queste azioni.

b) Possibilità di nominare oltre la metà dei membri dell'organo di amministrazione:

(491) Al momento della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 6 dicembre 2010 lo statuto di BSCA in vigore prevedeva ⁽¹⁸⁰⁾:

«Il consiglio di amministrazione di BSCA è costituito da un massimo di 19 membri:

- i) 12 amministratori nominati su proposta degli azionisti di categoria A; ⁽¹⁸¹⁾
- ii) 4 amministratori nominati su proposta degli azionisti di categoria C ⁽¹⁸²⁾;
- iii) 3 amministratori indipendenti, di cui 2 nominati su proposta degli azionisti di categoria A, la cui candidatura dovrà aver ottenuto il preventivo consenso della regione e 1 amministratore indipendente nominato su proposta degli azionisti di categoria C (...).

Per quanto riguarda i 12 amministratori di cui al punto (i), due saranno proposti da Sambrinvest, uno da Igretec e due da Sogepa (...).

Le candidature avanzate dagli azionisti di categoria A dovranno avere sempre ottenuto il preventivo consenso della regione Vallonia, ad eccezione di quelle proposte da Igretec, Sambrinvest e Sogepa».

⁽¹⁷⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Cfr. la nota del Belgio del 13 maggio 2014 (risposta alla domanda 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Articolo 11 dello statuto di BSCA del 10 dicembre 2009.

⁽¹⁸¹⁾ Secondo l'articolo 5 dello statuto, «potranno essere azionisti di categoria A solo la regione Vallonia o qualsiasi società specializzata e costituita da quest'ultima, la società anonima Sambrinvest, Sogepa o Igretec».

⁽¹⁸²⁾ Sempre secondo l'articolo 5 dello statuto «potranno essere azionisti di categoria C solo Belgian Airports e le entità cui Belgian Airports potrà cedere liberamente le sue azioni».

(492) Di conseguenza, la maggioranza degli amministratori (12 su 19) è nominata:

- o con il consenso della regione (9 amministratori, di cui 7 di categoria A e 2 amministratori indipendenti),
- o su proposta di entità poste sotto il controllo esclusivo della regione (3 amministratori nominati su proposta di Igretec e di Sogepa).

(493) Anche escludendo i due amministratori indipendenti, la maggioranza degli amministratori (10) è nominata con il consenso della regione (7) o su proposta di entità poste sotto il controllo esclusivo della regione (3).

(494) I tre criteri stabiliti dalla direttiva sulla trasparenza erano pertanto soddisfatti nel momento in cui è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo del 2010. Tuttavia questi criteri consentono soltanto di presumere l'influenza dominante dei poteri pubblici, mentre secondo l'articolo 2 della direttiva sulla trasparenza è necessario anche esaminare le norme in vigore per stabilire se i poteri pubblici esercitavano un'influenza dominante.

c) Norme in vigore per stabilire se i poteri pubblici esercitavano un'influenza dominante:

(495) L'articolo 4.2.3 dell'accordo tra azionisti del giugno 2009 tra SOWAER, Sogepa, Sambrinvest e Igretec, da un lato, e Belgian Airports (Save), dall'altro, ripreso dall'articolo 16 dello statuto di BSCA in vigore al momento della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010, prevede che gli amministratori di categoria C, nominati su proposta di Belgian Airports, dispongano di un diritto di veto per alcune categorie di decisioni:

«(...) Le decisioni saranno prese dal consiglio di amministrazione a maggioranza semplice, fatte salve le decisioni relative agli ambiti di seguito indicati, che richiedono peraltro il consenso di tutti gli amministratori di categoria C:

- i) qualsiasi modifica del piano finanziario;
- ii) l'adozione di nuovi piani finanziari al termine del piano finanziario 2009-2012 e qualsiasi modifica degli stessi;
- iii) qualsiasi decisione che si discosti dal piano finanziario in vigore senza modificarlo formalmente;
- iv) l'adozione del bilancio annuale della società (soprattutto relativamente a sviluppi, investimenti, progetti, studi, attrezzature, costi indiretti e spese di personale) e qualsiasi modifica dello stesso di importo superiore a 100 000 EUR;
- v) la proposta di sottoporre all'assemblea generale la modifica della politica dei dividendi;
- vi) l'approvazione di qualsiasi contratto o accordo tra la società e la regione Vallonia o qualsiasi società direttamente o indirettamente controllata da quest'ultima;
- vii) la relazione tra la società e Ryanair;
- viii) la nomina e la revoca dell'amministratore delegato;
- ix) qualsiasi decisione della società relativa a fatti menzionati in un reclamo presentato da Belgian Airports a SOWAER conformemente all'accordo sulla cessione di azioni;
- x) qualsiasi decisione relativa al rapporto tra BSCA e BSCA Security in materia di sicurezza (security);
- xi) (...) la conclusione, la modifica delle condizioni, lo scioglimento o l'abbandono di qualsiasi impresa comune e collaborazione strategica che non sia con gli azionisti di Save o delle società loro collegate».

(496) La Commissione conclude che al momento della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010, non potevano essere adottate decisioni importanti relative alla gestione degli affari di BSCA senza il consenso di Belgian Airports. BSCA era quindi sotto il controllo congiunto dei suoi azionisti pubblici e privati e non era pertanto sotto l'influenza dominante dei soli azionisti pubblici.

- (497) In tal senso è opportuno notare che il diritto di veto di Belgian Airports copre i rapporti tra BSCA e Ryanair [cfr. punto iv) del considerando 495]. Senza il consenso di Belgian Airports, BSCA non poteva quindi applicare eventuali direttive dei poteri pubblici in merito alla sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010.
- (498) Tra l'altro, l'esame dei verbali dei consigli di amministrazione relativi alla sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 2010, soprattutto i verbali delle riunioni del 25 febbraio e del 29 aprile 2010, non evidenzia l'esistenza di tali direttive.
- (499) Nella riunione del 25 febbraio 2010 il consiglio di amministrazione di BSCA ha espresso all'unanimità il suo consenso sulla proposta di accordo con Ryanair.
- (500) Di conseguenza, la Commissione conclude che la decisione di BSCA di sottoscrivere l'atto aggiuntivo del 2010 al contratto con Ryanair non è imputabile allo Stato.

6.2.2. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato

- (501) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Per stabilire se (i) gli accordi del 2001, (ii) il decreto ministeriale dell'11 giugno 2004 e la lettera di BSCA del 24 giugno 2004, (iii) l'atto aggiuntivo del 2005 e (iv) la cessione di BSCA delle sue quote in Promocyt conferiscano un vantaggio a Ryanair, la Commissione ha esaminato se, adottando queste misure, l'entità che le ha concesse ha agito da investitore privato operante in un'economia di mercato.

6.2.2.1. Determinazione dell'entità che ha concesso le misure

- (503) Al punto 102 della sentenza del 17 dicembre 2008 sulla decisione del 2004, il Tribunale ha concluso che «il rifiuto della Commissione di esaminare congiuntamente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e dalla BSCA e di applicare il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato alle misure adottate dalla regione Vallonia, malgrado i vincoli economici che legano questi due enti, è viziato da un errore di diritto».
- (504) Per applicare il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato (i) agli accordi del 2001, (ii) al decreto ministeriale dell'11 giugno 2004 e alla lettera di BSCA del 24 giugno 2004, (iii) all'atto aggiuntivo del 2005 e (iv) alla cessione da parte di BSCA delle sue quote in Promocyt, la Commissione riterrà pertanto, alla luce dei legami economici e organici tra la regione/SOWAER e BSCA nel momento in cui queste misure sono state concesse ⁽¹⁸⁴⁾, che il soggetto che ha concesso la misura è l'entità formata da regione, SOWAER e BSCA (di seguito la «regione-SOWAER-BSCA»).
- (505) I due contratti del 2001 devono pertanto essere considerati una misura unica (di seguito «i contratti del 2001»). Anche il decreto ministeriale dell'11 giugno 2004 e la lettera di BSCA del 24 giugno 2004 (di seguito «il quadro commerciale provvisorio del 2004») devono essere considerati una misura unica.
- (506) Di conseguenza, per applicare il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, i flussi finanziari tra le tre entità saranno annullati e i loro conti consolidati.

6.2.2.2. Applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato

- (507) Per valutare se le misure di cui alla sezione 3.2 siano conformi al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, la Commissione ha esaminato, conformemente al punto 53 degli orientamenti sull'aviazione ⁽¹⁸⁵⁾:

(a) se il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure;

⁽¹⁸³⁾ Cfr. in particolare la sentenza del 29 aprile 1999 nella causa C-342/96, Spagna/Commissione (Raccolta 1999, pag. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41).

⁽¹⁸⁴⁾ Quando queste misure sono state concesse, BSCA era un'impresa pubblica.

⁽¹⁸⁵⁾ Cfr. nota a piè di pagina 8.

- (b) se è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante che gli accordi con Ryanair dovevano portare per l'entità regione-SOWAER-BSCA a un aumento incrementale dei profitti.
- a) Confronto tra i prezzi fatturati per i servizi aeroportuali a Charleroi e il prezzo di mercato
- (508) La Commissione nutre seri dubbi sul fatto che sia attualmente possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un «prezzo di mercato» affidabile per i servizi forniti dai gestori aeroportuali.
- (509) L'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato in riferimento a un prezzo medio registrato in mercati simili può infatti rivelarsi efficace quando un prezzo di mercato può essere ragionevolmente determinato o dedotto da altri indicatori di mercato. Questo metodo non presenta tuttavia la stessa pertinenza nel caso dei servizi aeroportuali, in quanto la struttura dei costi e delle entrate tende a differire notevolmente da un aeroporto all'altro. Questi costi e queste entrate dipendono dalle condizioni di sviluppo dell'aeroporto, dal numero di compagnie aeree che vi operano, dalla capacità di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture, dall'ambito normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché da disavanzi e obblighi contratti dall'aeroporto in passato ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) La liberalizzazione del mercato del trasporto aereo rende inoltre più complessa qualsiasi analisi comparativa. Come dimostra il caso di specie, la prassi commerciale tra aeroporti e compagnie aeree non si basa necessariamente su listini pubblici a fronte di singole prestazioni. Questi rapporti commerciali presentano infatti una grande varietà, includendo una condivisione dei rischi in termini di frequentazione e delle relative responsabilità finanziarie e commerciali, una generalizzazione dei meccanismi di incentivazione (ad esempio sotto forma di riduzioni legate al numero di collegamenti o di passeggeri trasportati), oltre a variazioni nella suddivisione dei rischi nel corso della durata dei contratti. Di conseguenza, le operazioni sono poco paragonabili tra loro in base a un prezzo per rotazione o a un prezzo per passeggero.
- (511) Secondo Ryanair, il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato può essere applicato basandosi su un confronto con la prassi commerciale di altri aeroporti europei. Ryanair si basa su uno studio di Oxera del 2 ottobre 2011 proponendo come elementi di raffronto gli aeroporti di Glasgow Prestwick e di Liverpool John Lennon.
- (512) La Commissione nutre tuttavia seri dubbi sulla rilevanza di questi due comparatori per valutare la situazione dell'aeroporto di Charleroi, nella misura in cui la struttura delle entrate dell'aeroporto di Glasgow Prestwick è in gran parte basata sul trasporto merci, che è invece assente a Charleroi. Inoltre negli ultimi anni i due aeroporti avrebbero ricevuto finanziamenti pubblici.
- (513) Peraltro, come precedentemente dimostrato, le operazioni da analizzare comportano diversi «prezzi»: in particolare i vari diritti aeroportuali, il prezzo dei servizi di assistenza a terra e per alcune misure i contributi alla società Promocy incaricata delle attività promozionali. Ognuna di queste operazioni determina pertanto un insieme complesso di flussi finanziari tra il gestore dell'aeroporto e la compagnia aerea e le sue controllate.
- (514) Di conseguenza, il confronto dei soli diritti aeroportuali fatturati da BSCA a Ryanair con quelli fatturati negli aeroporti di raffronto non fornirebbe indicazioni utili sul rispetto del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato. Per applicare un metodo comparativo valido alle operazioni oggetto della presente valutazione, occorrerebbe per lo meno trovare negli aeroporti del campione di raffronto un insieme di operazioni paragonabili, tra cui in particolare attività promozionali e di assistenza a terra equivalenti. La ricerca di un simile campione di operazioni paragonabili si rivelerebbe impossibile, considerata la complessità e la specificità delle operazioni oggetto della presente valutazione, tanto più che i prezzi dei servizi di assistenza a terra e delle attività promozionali sono raramente dati pubblici e difficilmente sarebbero accessibili per costituire una base di raffronto.
- (515) Infine, anche supponendo che si possa stabilire, in base a un'analisi comparativa valida, che i «prezzi» in questione nelle varie operazioni oggetto della presente valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato», stabiliti sulla base del campione di operazioni di raffronto, la Commissione non potrebbe concludere che queste operazioni sono conformi al prezzo di mercato, se dovesse emergere che al momento della loro conclusione il gestore aeroportuale poteva aspettarsi da queste operazioni costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Infatti, un investitore privato operante in un'economia di mercato non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato» se un tale comportamento determina una perdita incrementale.

⁽¹⁸⁶⁾ Cfr. la decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, nella causa C-12/2008 - Slovacchia - Accordo tra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 del 1.2.2011, pag. 24), punti 88 e 89.

- (516) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione degli orientamenti sull'aviazione, sia il Belgio sia le parti interessate sono stati invitati a formulare osservazioni sull'applicazione di tali orientamenti al caso di specie. Nella fattispecie, né le autorità belghe né le parti interessate, ad eccezione di Ryanair, hanno contestato nel merito il metodo della Commissione che prevede che, quando è impossibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un prezzo di mercato attendibile per i servizi forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree, il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi tra queste due parti sia un'analisi ex ante dell'aumento della redditività.

b) Analisi ex ante della redditività delle misure

- (517) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che si debba applicare al caso di specie il metodo previsto in generale dagli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree per l'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ovvero l'analisi ex ante dell'aumento di redditività (o della redditività incrementale). Questo metodo è giustificato dal fatto che il gestore di un aeroporto è oggettivamente interessato a concludere un'operazione con una compagnia aerea, nella misura in cui può ragionevolmente aspettarsi che un'operazione del genere migliori i suoi profitti (o riduca le sue perdite) rispetto a una situazione controfattuale in cui tale operazione non verrebbe conclusa⁽¹⁸⁷⁾, a prescindere da qualsiasi confronto con le condizioni offerte alle compagnie aeree da altri gestori aeroportuali o con le condizioni offerte dallo stesso gestore ad altre compagnie aeree.
- (518) Come precisa il punto 63 degli orientamenti sull'aviazione, «[l]a Commissione ritiene che gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possano essere considerate conformi al MEO quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. L'aeroporto deve dimostrare che al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (...) è in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine»⁽¹⁸⁸⁾.
- (519) La Commissione sottolinea che il criterio enunciato al punto 63 degli orientamenti sull'aviazione riflette la logica del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, ma che questo criterio, che si riferisce ad accordi conclusi tra aeroporti e compagnie aeree specifici piuttosto che a un piano finanziario generale, come normalmente avviene per l'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, è stato precisato solo di recente. Di conseguenza, la Commissione ammette che può essere difficile per gli Stati membri e per gli operatori interessati fornire documenti risalenti al momento in cui la misura è stata concessa e corrispondenti esattamente a quanto richiesto dal punto 63 degli orientamenti sull'aviazione, dal momento che questi accordi sono stati conclusi diversi anni or sono. Nell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato agli accordi con Ryanair, la Commissione terrà conto di queste considerazioni.
- (520) Al punto 64 degli orientamenti sull'aviazione si legge: «[a]l fine di valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea sia conforme al MEO, le entrate attese da attività non aeronautiche derivanti dall'attività della compagnia aerea, dovrebbero essere prese in considerazione insieme ai diritti aeroportuali, al netto di eventuali sconti, sostegno alla commercializzazione o sistemi di incentivazioni. Analogamente, andrebbe tenuto conto di tutti i costi previsti sostenuti in misura incrementale dall'aeroporto in relazione alle attività della compagnia aerea nell'aeroporto (...). Non si deve tener conto invece, ai fini del test MEO, dei costi che l'aeroporto dovrebbe sostenere in ogni caso indipendentemente dall'accordo con la compagnia aerea» (le note non sono state riprodotte).
- (521) Inoltre, secondo il punto 66 dei suddetti orientamenti, «[n]el valutare accordi conclusi tra aeroporti e compagnie aeree, la Commissione tiene conto anche della misura in cui si può ritenere che gli accordi oggetto di valutazione rientrino nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto che dovrebbe condurre alla redditività almeno nel lungo termine»⁽¹⁸⁹⁾.
- (522) La Commissione ha pertanto applicato il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato in base ai principi summenzionati alle misure di seguito riportate:

i) Contratti del 2001

- (523) Per determinare se i contratti del 2001 contribuissero, da un punto di vista ex ante, alla redditività dell'entità che ha concesso l'aiuto conformemente al punto 63 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione ha stabilito se il valore attuale netto (di seguito «VAN») dei contratti del 2001 fosse positivo per l'entità regione-SOWAER-BSCA.

⁽¹⁸⁷⁾ In altre parole, se l'aumento di redditività atteso da quest'operazione è positivo.

⁽¹⁸⁸⁾ Le note non sono state riprese.

⁽¹⁸⁹⁾ Cfr. il punto 66.

Lo scenario controfattuale è una situazione in cui i contratti del 2001 non sarebbero stati conclusi e in cui l'entità regione-SOWAER-BSCA avrebbe scelto di rinunciare alle entrate generate dal maggior traffico dovuto ai contratti in questione e di non sostenere i costi determinati da questo traffico.

Ricostruzione di un piano finanziario incrementale

- (524) Prima degli accordi del 2001 BSCA aveva redatto un piano finanziario. Da un lato, tuttavia, questo piano copriva non solo le entrate percepite grazie al traffico generato da Ryanair, ma anche le entrate derivanti dal traffico determinato dalle altre compagnie aeree. Dall'altro, questo piano finanziario individuava solo le entrate e i costi di BSCA, mentre per applicare il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato è opportuno considerare che il soggetto che ha concluso i contratti del 2001 con Ryanair è l'entità regione-SOWAER-BSCA. Pertanto questo piano finanziario può certamente essere usato come fonte di dati, ma deve essere rimaneggiato per essere utilizzato ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.
- (525) La Commissione ha quindi ricostruito quello che sarebbe stato un piano finanziario redatto dall'entità regione-SOWAER-BSCA per valutare la redditività attesa da questi contratti, prendendo in considerazione solo le entrate e i costi delle attività economiche incrementalmente legati a questi contratti. Per farlo, la Commissione è partita dal piano finanziario generale (ovvero relativo a tutta l'attività dell'aeroporto e non all'effetto specifico dei contratti del 2001) di BSCA disponibile prima della sottoscrizione degli accordi del 2001. A partire da questo piano finanziario generale, la Commissione ha costruito un piano finanziario incrementale comprendente solo le attività economiche incrementalmente (ovvero considerando solo le entrate e i costi legati al traffico di Ryanair) isolando il traffico, le entrate e i costi incrementalmente che bisognava attendersi dai contratti con Ryanair al momento della loro conclusione ⁽¹⁹⁰⁾. La Commissione ne ha poi dedotto un piano finanziario per l'entità regione-SOWAER-BSCA aggiungendo le entrate e i costi incrementalmente della regione e di SOWAER legati a questi contratti e neutralizzando i flussi interni dell'entità regione-SOWAER-BSCA.

Costi incrementalmente previsti

Costi incrementalmente di investimento previsti

- (526) Per stabilire se una parte dei costi di investimento dovesse essere considerata nei costi incrementalmente di investimento previsti in relazione ai contratti del 2001, la Commissione ha esaminato, conformemente al punto 64 degli orientamenti sull'aviazione, se il programma di investimento per l'aeroporto di Charleroi sia stato deciso in relazione ai contratti del 2001 o indipendentemente da essi.
- (527) La Commissione osserva che sin dalla fine degli anni 1990, ovvero prima della sottoscrizione dei contratti del 2001, la regione intendeva sviluppare l'aeroporto per incrementare l'attività economica sul proprio territorio. In tal senso, nella sua dichiarazione di politica regionale approvata il 15 luglio 1999, il parlamento vallone riconosce che gli aeroporti regionali costituiscono poli di sviluppo economico e di creazione di posti di lavoro importanti per la regione Vallonia ⁽¹⁹¹⁾. In una nota dell'8 novembre 2000 al governo vallone (nota destinata a informare il governo vallone in vista di una decisione di approvazione del programma di investimento), il ministro dell'Economia sottolinea che «è quindi importante, per permettere all'aeroporto di svolgere appieno il suo ruolo di leva economica regionale, dotarlo di un'infrastruttura completa nel quadro di un piano di sviluppo complessivo».
- (528) Secondo le autorità belghe, era chiaro sin dalla fine degli anni 1990 (e quindi prima degli accordi del 2001) che, considerati i vincoli tecnici connessi all'infrastruttura esistente ⁽¹⁹²⁾, fosse necessario costruire una nuova aerostazione nella zona nord del sito. Alcuni terreni erano già stati espropriati dall'agenzia intercomunale Igretec, incaricata della creazione dell'«Aéropôle». La regione aveva effettuato direttamente alcuni espropri negli anni 1990 e nel 1999 l'agenzia intercomunale le ha trasferito alcuni terreni che aveva espropriato. E su questi terreni che è stato costruito il nuovo terminal passeggeri.

⁽¹⁹⁰⁾ Per quanto riguarda i costi di gestione incrementalmente (personale, acquisti vari), la Commissione ha utilizzato il dato dei costi totali dei piani finanziari e una regressione per valutare come queste voci di costo varino in base al traffico.

⁽¹⁹¹⁾ Fonte: nota del governo vallone allegata al verbale della riunione del governo vallone dell'8 novembre 2000.

⁽¹⁹²⁾ Cfr. nota a piè di pagina 22.

- (529) In una seduta del 20 luglio 2000 la regione Vallonia ha approvato gli orientamenti di un accordo quadro riguardante un programma di investimento pluriennale nell'aeroporto di Charleroi, menzionando in particolare «il progetto di una nuova aerostazione passeggeri» per uno stanziamento complessivo di 113 740 000 EUR. L'8 novembre 2000 la regione ha adottato una decisione in esecuzione della sua decisione del 20 luglio 2000 con la quale venivano modificate le ipotesi del programma di investimento pluriennale. Benché queste decisioni non impegnino giuridicamente la regione, esse mostrano che la regione aveva gettato le basi del programma di investimento ben prima della sottoscrizione dei contratti del 2001.
- (530) La decisione dell'8 novembre 2000 si basava in particolare su una nota del ministro dell'Economia riferita a due studi condotti alla fine degli anni 1990-inizio degli anni 2000 e commissionati dalla regione:
- uno studio realizzato dalla *International Air Transport Association* (di seguito «IATA»), che definiva tre possibilità di sviluppo del traffico passeggeri per l'aeroporto di Charleroi fondate su ipotesi di crescita del numero di passeggeri per i voli regolari, charter e d'affari,
 - uno studio realizzato da Tractebel conclusosi nell'aprile 2000, che mirava a definire un piano di sviluppo delle infrastrutture secondo le ipotesi commerciali («high scenario») dello studio IATA.

La sintesi di questi studi, sottoposta dal ministro al governo vallone, si riferisce a ipotesi di traffico generali, non legate a una compagnia o a un futuro contratto in particolare.

- (531) Il 31 luglio 2001 è stata presentata al consiglio di amministrazione di BSCA una «nota di orientamento strategico» allegata al piano finanziario di BSCA del 2001. Secondo questa nota, BSCA doveva puntare sulle compagnie a basso costo ed eventualmente sulle compagnie aeree dei paesi dell'est. In essa si sottolineava inoltre la necessità per BSCA di attrarre nuove compagnie aeree (oltre a Ryanair) e che Charleroi doveva presentarsi come potenziale destinazione per le nuove basi che le compagnie *low cost* avessero aperto in futuro.
- (532) Il piano finanziario di BSCA del 2001 mostra inoltre che gli investimenti, in particolare la costruzione della nuova aerostazione, erano previsti non solo nell'ottica di rispondere alle necessità di Ryanair, ma anche di soddisfare le esigenze di tutte le compagnie aeree che l'aeroporto di Charleroi avrebbe attirato. Infatti, secondo questo piano, il numero di passeggeri in partenza con la compagnia Ryanair sarebbe passato entro il 2015 solamente da 360 000 a 700 000 passeggeri (cfr. tabella presentata al considerando 536), crescita che sarebbe avvenuta fondamentalmente nel periodo 2001-2003, ovvero prima dell'apertura del nuovo terminal prevista allora per il 2005. La regione e BSCA si aspettavano quindi che l'incremento di traffico reso possibile da questi investimenti fosse assorbito da compagnie aeree diverse da Ryanair.
- (533) La regione e BSCA non hanno quindi effettuato gli investimenti nell'ottica di aumentare specificatamente il numero di passeggeri di Ryanair, ma di permettere il raggiungimento di un potenziale di traffico importante, non necessariamente legato a una compagnia aerea. La Commissione conclude che questi investimenti non possono essere attribuiti specificatamente a Ryanair e che quindi non è rilevante attribuire costi di investimento incrementali ai contratti del 2001.

Costi operativi incrementali previsti

- (534) I costi operativi incrementali previsti in relazione ai contratti del 2001 sono uguali ai costi operativi previsti direttamente attribuibili a Ryanair, cui la Commissione ha aggiunto una quota dei costi operativi indiretti previsti in proporzione al numero di passeggeri di Ryanair sul numero di passeggeri totale. La Commissione sottolinea che se in quest'ipotesi il valore attuale netto dei contratti del 2001 è positivo, lo sarebbe a fortiori se i costi operativi incrementali previsti fossero stati determinati effettuando una regressione lineare come proposto dallo studio commissionato da Ryanair a Oxera.

Entrate incrementali previste

- (535) Ignorando il parere di Ryanair, l'analisi della Commissione ha escluso ogni valore residuo del contratto con Ryanair, in quanto l'effetto a lungo termine della pubblicità sul traffico totale a Charleroi è scarsamente documentato e difficilmente misurabile.

(536) I risultati del calcolo del valore attuale netto, presentati nella tabella 21, evidenziano un contributo incrementale di Ryanair positivo per tutti gli anni considerati.

Tabella 21

Flussi di cassa attesi dalla misura del 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numero di passeggeri in partenza con Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Numero totale di passeggeri in partenza	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Entrate per passeggero in partenza															
Tassa passeggeri	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Tassa di imbarco	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Carburante	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]
Free shop	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Altri esercizi commerciali	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Horeca	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Parcheggio	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]
Handling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Commissione/ven-dita	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Totale	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]

[illegible]

- (537) Dal momento che il contributo incrementale di Ryanair è positivo per tutti gli anni presi in esame, il valore attuale netto del contratto sarà necessariamente positivo, indipendentemente dal costo medio ponderato del capitale considerato.
- (538) A titolo illustrativo, la Commissione ha tuttavia calcolato il VAN basandosi su un costo medio compreso tra l'8,7 e il 9 %. Il tasso di attualizzazione utilizzato per calcolare il VAN dei contratti è il costo medio ponderato del capitale dell'entità che concede l'aiuto nel momento in cui lo concede. Nella fattispecie, le entrate e i costi relativi al contratto con Ryanair incidono sui conti di BSCA; per questo motivo la Commissione ha scelto di utilizzare come tasso di attualizzazione il costo del capitale di BSCA. Il calcolo del costo medio ponderato del capitale per BSCA si basa sulle seguenti ipotesi:
- un finanziamento esclusivamente con fondi propri,
 - un premio di rischio del 5,51 % ⁽¹⁹³⁾,
 - un coefficiente beta di 0,69 ⁽¹⁹³⁾,
 - un costo prima delle imposte del capitale investito senza rischio compreso tra il 4,9 e il 5,2 %,
 - un'aliquota d'imposta del 40,2 %.
- (539) Pertanto, a titolo illustrativo, in base al tasso medio compreso tra l'8,7 e il 9 %, ossia l'8,85 %, la Commissione conclude che il valore attuale netto era positivo e che ammontava a 19,5 milioni di EUR.

Tabella 22

Valore attuale netto (VAN) della misura del 2001

<i>(milioni di EUR)</i>	
	Aliquota di attualizzazione dell'8,85 %
VAN	19,5

Questo valore di VAN positivo, così come i contributi positivi per tutti gli anni dimostrano che era possibile attendersi dai contratti del 2001 un aumento della redditività della regione-SOWAER-BSCA.

- (540) Per quanto riguarda l'impegno della regione di indennizzare Ryanair per le perdite che essa subirebbe in caso di eventuale modifica delle tasse aeroportuali o degli orari di apertura dell'aeroporto nel periodo 2001-2016, la Commissione osserva che tale indennizzo non può superare la perdita direttamente subita da Ryanair a causa del cambiamento. Pertanto, nel caso in cui la regione versasse a Ryanair un indennizzo in virtù di tale disposizione, Ryanair non si troverebbe in una situazione più favorevole di quella in cui si sarebbe trovata se la regione avesse rispettato il suo impegno. Questa disposizione non conferisce pertanto un vantaggio aggiuntivo a Ryanair.
- (541) Tra l'altro, conformemente al punto 66 degli orientamenti sull'aviazione, questi accordi si inseriscono in una strategia complessiva tale da condurre l'aeroporto alla redditività almeno nel lungo termine. La strategia di BSCA consisteva nello sviluppo del traffico nell'aeroporto di Charleroi, soprattutto con l'obiettivo di incrementarne le entrate e coprirne meglio i costi fissi e raggiungere la redditività. Per farlo, BSCA ha deciso di specializzarsi nel segmento dei voli a breve e medio raggio da punto a punto, in particolare nei voli *low cost*. Questa strategia di BSCA si basava sugli studi affidati a consulenti esterni alla fine degli anni 1990. Secondo alcuni di questi studi ⁽¹⁹⁴⁾, l'aeroporto di Charleroi beneficiava di vantaggi comparativi per crescere in questo segmento, soprattutto i suoi costi contenuti. In tal senso, secondo una «nota di orientamento strategico» di BSCA del 31 luglio 2001, BSCA aveva come obiettivo di raggiungere 2,5-3 milioni di passeggeri ⁽¹⁹⁵⁾ entro il 2010, obiettivo che secondo la nota «non appare un'utopia, considerando l'insediamento della base di Ryanair e la crescita del trasporto aereo». Gli accordi del 2001 rientrano pertanto nell'ambito di questa strategia di crescita del traffico e delle entrate.

⁽¹⁹³⁾ Cfr. nota a piè di pagina 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger International, studio commissionato da Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Compresi i passeggeri in partenza e in arrivo.

(542) Poiché il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato è rispettato, i contratti del 2001 non costituiscono un aiuto di Stato.

ii) Quadro commerciale provvisorio del 2004

(543) Per stabilire se il quadro commerciale del 2004 contribuisse, da un punto di vista ex ante, alla redditività dell'entità che ha concesso l'aiuto conformemente al punto 63 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione ha determinato se il VAN del quadro commerciale fosse positivo per l'entità regione-SOWAER-BSCA. Lo scenario alternativo alla decisione di adottare il quadro commerciale del 2004 è l'assenza di contratto con Ryanair e quindi la rinuncia alle entrate e ai costi incrementali legati al traffico con Ryanair.

(544) Il 22 gennaio 2004, prima della conclusione del quadro commerciale provvisorio del 2004, BSCA ha aggiornato il suo piano finanziario. Secondo il Belgio, il piano finanziario del 22 gennaio 2004 è stato redatto sulla scia della decisione del 2004 per convalidare la nuova proposta da presentare a Ryanair ⁽¹⁹⁶⁾. Da un lato, tuttavia, questo piano finanziario copriva non solo le entrate percepite grazie al traffico generato da Ryanair, ma anche quelle derivanti dal traffico determinato dalle altre compagnie aeree. Dall'altro, esso individuava le sole entrate e uscite di BSCA, mentre per applicare il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato è opportuno considerare che il soggetto che ha concluso il quadro commerciale provvisorio del 2004 con Ryanair è l'entità regione-SOWAER-BSCA.

(545) La Commissione ha quindi ricostruito un piano finanziario per l'entità regione-SOWAER-BSCA che comprende soltanto le entrate e i costi delle attività economiche legate al quadro commerciale del 2004. Per farlo, la Commissione è partita dal piano finanziario generale di BSCA del 22 gennaio 2004 e ha applicato la metodologia già utilizzata per i contratti del 2001 e descritta al considerando 525.

(546) Per stabilire i costi incrementali attribuibili al quadro commerciale provvisorio del 2004, la Commissione ha esaminato in particolare se la regione, SOWAER o BSCA dovessero aspettarsi di effettuare investimenti in relazione al quadro commerciale del 2004. Si ricordi che il quadro commerciale del 2004 è stato introdotto per colmare il vuoto giuridico creato dall'annullamento dei contratti del 2001 a seguito della decisione della Commissione del 2004. In applicazione di tale quadro commerciale, l'entità regione-SOWAER-BSCA non era chiamata a realizzare nuovi investimenti. Gli investimenti della convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e gli investimenti del 2003 erano già decisi e i lavori iniziati. Inoltre, come indicato al punto (533), il programma di investimento inserito nella convenzione SOWAER/BSCA del 2002 sarebbe probabilmente stato adottato anche senza i contratti con Ryanair. Tale considerazione si applica anche alla revisione del 2003 del programma di investimento, che rientrava nella stessa logica di sviluppo dell'aeroporto con, possibilmente, una clientela diversificata dal punto di vista delle compagnie aeree. La Commissione conclude che non è pertinente attribuire costi di investimento incrementali al quadro commerciale provvisorio del 2004.

(547) Stando a queste ipotesi, la Commissione ha stabilito che i flussi di cassa rilevanti per analizzare la redditività del quadro commerciale del 2004 sono quelli di seguito riportati:

⁽¹⁹⁶⁾ Risposta del Belgio trasmessa il 18 marzo 2014 alla Commissione (risposta alla domanda 10).

Tabella 23

Flussi di cassa attesi dalla misura del 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numero di passeggeri in partenza con Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Numero totale di passeggeri in partenza	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Entrate per passeggero in partenza												
Tassa passeggeri	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Tassa di imbarco	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Handling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Carburante	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Concessioni commerciali	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Totale	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Costi per passeggero in partenza												
Contributo promozione	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Altri beni e servizi	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Retribuzioni e oneri sociali	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Subtotale	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Costi di avviamento	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totale	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Entrate totali per passeggero di Ryanair in partenza	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Costi totali per passeggero di Ryanair in partenza	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Contributo incrementale per passeggero di Ryanair	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]
Contributo incrementale totale di Ryanair (in milioni di EUR)	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]

- (548) Questi flussi evidenziano un contributo incrementale per Ryanair positivo per tutti gli anni considerati. Il quadro commerciale ha quindi necessariamente un valore attuale netto positivo, a prescindere dal costo medio ponderato del capitale scelto.
- (549) Tuttavia, per calcolare il VAN della misura del 2004 a titolo illustrativo, la Commissione ha determinato il tasso di attualizzazione da utilizzare. Questo tasso è il costo medio ponderato del capitale dell'entità che concede l'aiuto nel momento in cui lo concede. Come precisato al punto (538), la Commissione ha considerato il costo medio ponderato del costo del capitale di BSCA. In base alle seguenti ipotesi, la Commissione ha stimato che questo costo era del 9,7 %:
- un finanziamento esclusivamente con fondi propri,
 - un premio di rischio del 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾,
 - un coefficiente beta di 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾,
 - un costo prima delle imposte del capitale investito senza rischio tra il 4,2 e il 4,4 %.
- (550) La seguente tabella presenta il risultato del calcolo del valore attuale netto del quadro commerciale del 2004 basato su un tasso di attualizzazione del 9,7 %.

Tabella 24

Valore attuale netto (VAN) della misura del 2004

(milioni di EUR)	
	Aliquota di attualizzazione del 9,7 %
VAN	53

Questo VAN positivo conferma che era possibile attendersi dal quadro commerciale del 2004 un aumento della redditività della regione-SOWAER-BSCA.

- (551) Il punto 66 degli orientamenti sull'aviazione prevede che gli accordi si inseriscano in una strategia complessiva tale da condurre l'aeroporto alla redditività almeno nel lungo termine. A tale proposito, nella riunione del 15 aprile 2004, il consiglio di amministrazione di BSCA è venuto a conoscenza delle proposte presentate a Ryanair e ha incaricato «l'amministratore delegato affinché proceda all'approvazione del piano finanziario di BSCA e valuti le eventuali conseguenze delle proposte in questione». «L'analisi complessiva deve inoltre confermare, da qualsiasi punto di vista, che la continuità e il futuro dell'aeroporto non sono in alcun caso compromessi e che BSCA dispone a lungo termine di margini di manovra sufficienti per proseguire il suo sviluppo». Nella successiva riunione del 6 maggio 2004 il «consiglio di amministrazione ha constatato che le proposte recentemente discusse a Dublino con i rappresentanti di Ryanair potranno, considerato il prevedibile sviluppo dell'aeroporto, garantire a Charleroi il mantenimento delle operazioni della compagnia Ryanair alle condizioni del piano finanziario iniziale (...)». Dal momento che il piano finanziario iniziale rientrava in una strategia di sviluppo a lungo termine, la Commissione conclude che il quadro commerciale del 2004 faceva parte della medesima strategia.
- (552) Essendo soddisfatto il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, il quadro commerciale del 2004 non costituisce un aiuto di Stato.

iii) Contratto del 2005

- (553) Per determinare se il contratto del 2005 contribuì, da un punto di vista ex ante, alla redditività dell'entità che ha concesso l'aiuto conformemente al punto 63 degli orientamenti sull'aviazione, la Commissione ha stabilito se il VAN del contratto del 2005 fosse positivo per l'entità regione-SOWAER-BSCA. Lo scenario alternativo è la cessazione dell'accordo con Ryanair al termine del periodo di validità (a marzo 2006) della lettera di BSCA a Ryanair del 24 giugno 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 156.

- (554) Per calcolare il VAN, la Commissione ha ricostruito un piano finanziario per l'entità regione-SOWAER-BSCA comprendente soltanto le entrate e i costi delle attività economiche legate al contratto del 2005. Per farlo, la Commissione è partita dal piano finanziario generale di BSCA del 24 gennaio 2004 che, secondo il Belgio, è il piano redatto sulla scia della decisione del 2004 per convalidare la nuova proposta da presentare a Ryanair, sfociata infine nella proposta inviata a Ryanair il 9 dicembre 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. La Commissione ha poi applicato la metodologia già usata per i contratti del 2001 e descritta al considerando 524.
- (555) Per stabilire i costi incrementali attribuibili al contratto del 2005, la Commissione ha esaminato in particolare se la regione, SOWAER o BSCA dovessero aspettarsi di effettuare investimenti in relazione al contratto del 2005. In virtù di tale contratto, l'entità regione-SOWAER-BSCA non era chiamata a realizzare nuovi investimenti. Gli investimenti della convenzione SOWAER/BSCA del 2002 e gli investimenti del 2003 erano già decisi e i lavori iniziati. Inoltre, come indicato al considerando 533, il programma di investimento inserito nella convenzione SOWAER/BSCA del 2002 sarebbe probabilmente stato adottato anche senza i contratti con Ryanair. Tale considerazione si applica anche alla revisione del 2003 del programma di investimento, che rientrava nella stessa logica di sviluppo dell'aeroporto con, possibilmente, una clientela diversificata dal punto di vista delle compagnie aeree. La Commissione giunge alla conclusione che non è pertinente attribuire costi di investimento incrementali al contratto del 2005.
- (556) Stando a queste ipotesi, la Commissione ha stabilito che i flussi di cassa rilevanti per analizzare la redditività della misura del 2005 sono quelli di seguito riportati:

⁽¹⁹⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 198.

Tabella 25

Flussi di cassa attesi dalla misura del 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numero di passeggeri in partenza con Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Numero totale di passeggeri in partenza	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Entrate per passeggero in partenza										
Tassa passeggeri	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tassa di atterraggio	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Concessioni commerciali	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Handling	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Carburante	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Oneri di accesso all'infrastruttura	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Totale	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Costi per passeggero in partenza										
Contributo promozione	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Acquisti Free shop										
Fondo per l'ambiente										
Altri beni e servizi	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Retribuzioni e oneri sociali	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

- (557) Questi flussi evidenziano un contributo incrementale per Ryanair positivo per tutti gli anni considerati. Il contratto del 2005 ha quindi necessariamente un valore attuale netto positivo, a prescindere dal costo medio ponderato del capitale scelto.
- (558) Tuttavia, per calcolare il VAN della misura del 2005 a titolo illustrativo, la Commissione ha determinato il tasso di attualizzazione da utilizzare. Questo tasso è il costo medio ponderato del capitale dell'entità che concede l'aiuto nel momento in cui lo concede. Come precisato al considerando 538, la Commissione ha considerato il costo medio ponderato del costo del capitale di BSCA. In base alle seguenti ipotesi, la Commissione ha stimato che questo costo era pari al 9,3 %:
- un finanziamento esclusivamente con fondi propri,
 - un premio di rischio del 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾,
 - un coefficiente beta di 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - un costo prima delle imposte del capitale investito senza rischio tra il 3,5 e il 3,9 %.
- (559) La seguente tabella presenta il risultato del calcolo del valore attuale netto del contratto del 2005 basato su un tasso di attualizzazione del 9,3 %.

Tabella 26

Valore attuale netto (VAN) della misura del 2005

<i>(milioni di EUR)</i>	
	Aliquota di attualizzazione del 9,3 %
VAN	80,6

Questo VAN positivo mostra che era possibile attendersi dal contratto del 2005 un aumento della redditività della regione-SOWAER-BSCA.

- (560) Per quanto riguarda la condizione di cui al punto 66 degli orientamenti sull'aviazione, secondo cui l'accordo deve inserirsi in una strategia complessiva tale da condurre l'aeroporto alla redditività, una nota dell'8 dicembre 2005 destinata a presentare al consiglio di amministrazione di BSCA la proposta commerciale di BSCA a Ryanair precisa che tale proposta si basa su un piano finanziario per il periodo 2006-2015. Si chiede al consiglio di amministrazione di verificare che questo piano determini una redditività accettabile e sufficiente per assorbire gli scostamenti attesi in futuro e legati alle stime di bilancio (una nota indica che il piano finanziario è stato redatto secondo stime approssimative di costi e di entrate). BSCA ricorda che le tariffe praticate per l'assistenza a terra («handling») «devono permettere di coprire i costi e di generare un ragionevole margine di profitto». Sempre nella nota BSCA precisa che «i costi legati all'assistenza a terra e il loro controllo rappresentano la chiave di volta della proposta avanzata a Ryanair. Una parte significativa di questi costi è fissa o semi-variabile e il costo a passeggero è pertanto legato al volume di passeggeri trattati. La proposta commerciale (con Ryanair) prevede un numero minimo di rotazioni; il mancato rispetto di questo minimo determinerebbe quasi sicuramente una perdita nell'attività di handling in capo a BSCA. Per rimediare a tale situazione sono previste delle penali». A partire da questi elementi la Commissione conclude che, anche se la proposta commerciale di BSCA a Ryanair comportava alcuni rischi agli occhi di BSCA (soprattutto il rischio di una redditività insufficiente in caso di traffico di Ryanair inferiore al previsto), tale proposta si fondava comunque su una strategia di sviluppo con cui, grazie al traffico apportato da Ryanair, BSCA contava di ridurre i costi per passeggero e di generare un margine di profitto sufficiente.
- (561) Il criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato è soddisfatto e il contratto del 2005 non costituisce quindi un aiuto di Stato.

⁽¹⁹⁹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 156.

iv) Cessione delle quote di BSCA in Promocy a Ryanair

- (562) Il 31 marzo 2010 BSCA ha ceduto a Ryanair la sua partecipazione del 50 % in Promocy. BSCA ha venduto le azioni al loro valore contabile (100 EUR per azione) per un totale di 31 100 EUR e tutti i rischi e i doveri di BSCA in quanto azionista di Promocy sono passati a Ryanair.
- (563) Al momento della cessione, la tesoreria di Promocy ammontava a 261 073 EUR (saldo dell'attivo, dedotti il capitale e la riserva legale) ⁽²⁰⁰⁾. BSCA ha quindi ceduto le sue quote in Promocy a Ryanair per un importo inferiore di 99 436 EUR alla metà della tesoreria di Promocy al momento della cessione.
- (564) Il Belgio sottolinea tuttavia che al momento della cessione era in corso un contenzioso fiscale. BSCA avrebbe dovuto farsene carico a metà, se avesse mantenuto le sue quote in Promocy. Per questo motivo, secondo le autorità belghe, BSCA ha deciso di vendere le sue quote al loro valore contabile.
- (565) Il Belgio ha trasmesso una nota del 24 febbraio 2010 del direttore finanziario di BSCA al consiglio di amministrazione di BSCA con la raccomandazione di approvare la cessione delle quote di BSCA in Promocy al loro valore contabile. In questa nota si ricordava che a decorrere dalla conclusione nel 2005 del nuovo contratto con Ryanair Promocy non esercitava più nessuna attività. Dopo l'avvio di un'indagine e poi di un procedimento giudiziario sul contenzioso di cui sopra, era infatti stato deciso di lasciare Promocy inattiva. Da allora, considerato il relativo stallo di questo fascicolo giudiziario, BSCA e Ryanair avevano deciso di liquidare Promocy. Secondo la nota, BSCA ha quindi proposto a Ryanair di ripartire l'attivo netto, che in quel momento ammontava a circa 350 000 EUR. Ryanair ha affermato di preferire di «svuotare» l'attivo netto attraverso le ultime operazioni promozionali. Considera l'esistenza del suddetto procedimento giudiziario, BSCA si è detta contraria a riprendere queste operazioni promozionali. Per uscire da questo vicolo cieco, BSCA ha proposto a Ryanair di cederle le sue quote al loro valore contabile, ossia 31 100 EUR, in base a una convenzione con cui BSCA rassegnava con effetto immediato le sue dimissioni da amministratore di Promocy. La nota indicava che i revisori e il consulente giuridico di BSCA avevano espresso il loro consenso, «consapevoli come sono come noi che questa sia indubbiamente l'unica via di uscita». L'autore della nota raccomandava al consiglio di amministrazione di approvare l'operazione di cessione, cosa che il consiglio ha fatto all'unanimità.
- (566) La Commissione ritiene che il Belgio abbia fornito elementi sufficienti sull'esistenza del contenzioso e sulla sua entità trasmettendo alla Commissione gli avvisi di rettifica fiscale ⁽²⁰¹⁾.
- (567) La Commissione ritiene pertanto che BSCA, opponendosi alla ripresa delle operazioni promozionali e proponendo a Ryanair di cederle le sue quote al loro valore contabile per sbloccare la situazione di stallo, abbia agito da investitore operante in un'economia di mercato. La misura non costituisce pertanto un aiuto di Stato.

v) L'atto aggiuntivo del 2010

- (568) Nella sezione 6.2.1 la Commissione ha dimostrato che quando l'atto aggiuntivo del 2010 è stato concluso, le risorse di BSCA non erano risorse pubbliche e che la decisione di BSCA di stipulare l'atto aggiuntivo del 2010 non era imputabile allo Stato.
- (569) Tuttavia, se si dovesse ritenere che questa conclusione della Commissione è infondata, che l'atto aggiuntivo del 2010 è stato concesso proprio con risorse statali e che la decisione di concedere l'atto aggiuntivo del 2010 era imputabile allo Stato, occorrerebbe esaminare se l'atto aggiuntivo del 2010 ha conferito un vantaggio a Ryanair.
- (570) In tal caso sarebbe pertinente ritenere che il soggetto che ha concesso la misura è l'entità regione-SOWAER-BSCA. Occorrerebbe pertanto esaminare se, stipulando l'atto aggiuntivo del 2010, l'entità regione-SOWAER-BSCA ha agito da investitore privato operante in un'economia di mercato.

⁽²⁰⁰⁾ Cfr. nota a piè di pagina 76.

⁽²⁰¹⁾ Questi avvisi di rettifica fiscale, che sono stati trasmessi dalle autorità belghe alla Commissione il 22 luglio 2014, sono stati ricevuti da Promocy dopo la cessione. Si riferiscono agli esercizi 2003, 2004, 2005 e 2006 e riguardano complessivamente un importo di circa 15 milioni di EUR.

(571) L'atto aggiuntivo del 2010 prevede:

- una deroga al livello generale dei diritti per le persone a mobilità ridotta (diritti «PMR»), in virtù della quale Ryanair pagherà [10-30] centesimi di EUR a passeggero per l'anno compreso tra il 1° febbraio 2009 e il 31 gennaio 2010; le modalità di indicizzazione dei diritti PMR prevedono inoltre una riduzione della tariffa proporzionale all'aumento del traffico generato da Ryanair ⁽²⁰²⁾,
- una riduzione di [10-50] centesimi di EUR per passeggero di Ryanair sulle tariffe dei servizi di assistenza a terra.

(572) Secondo le autorità belghe, questo atto aggiuntivo è frutto delle trattative condotte tra BSCA e Ryanair a seguito della riduzione dei costi dei servizi di assistenza a terra per BSCA, grazie all'introduzione da parte di Ryanair di nuove procedure come il pagamento dei bagagli da stiva (che ha ridotto notevolmente il numero dei bagagli da registrare) e la registrazione obbligatoria dei bagagli online. Il Belgio sostiene che BSCA abbia deciso di condividere con Ryanair i vantaggi di questa riduzione dei costi in cambio dell'impegno della compagnia irlandese di basare altri quattro aerei a Charleroi.

(573) La sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 6 dicembre 2010 fa seguito alle seguenti circostanze:

- Ryanair ha introdotto nuove procedure come la registrazione online obbligatoria («web check-in») e il pagamento dei bagagli da stiva, riducendo in tal modo il numero dei bagagli da registrare e permettendo a BSCA di risparmiare,
- nel maggio 2009 BSCA ha discusso con Ryanair un eventuale aumento del numero di aerei e una riduzione dei costi dell'assistenza a terra («handling») a seguito dell'introduzione delle nuove procedure di Ryanair,
- il 30 novembre 2009 Ryanair ha scritto a BSCA ⁽²⁰³⁾ per proporle di stipulare un accordo per una riduzione dei costi di assistenza a terra di [10-50] centesimi di EUR, corrispondente alla metà del risparmio registrato da BSCA grazie all'introduzione delle nuove procedure di Ryanair. Ryanair faceva inoltre sapere di non voler versare nulla per le persone a mobilità ridotta e confermava la sua volontà di espandersi a Charleroi,
- il 2 dicembre 2009 il presidente di BSCA ha scritto a Ryanair che, prima di valutare la possibilità di attribuirle nuove fasce orarie, avrebbe sottoposto al consiglio di amministrazione di BSCA la richiesta di Ryanair di una riduzione dei costi di assistenza a terra,
- secondo il Belgio, ne è conseguito un accordo verbale sull'espansione e sulla riduzione dei costi (le autorità belghe indicano che all'epoca non c'era nessun contratto scritto, vista la necessità di sottoporre la questione al consiglio di amministrazione e considerata la discussione ancora in corso sulle PMR),
- l'8 gennaio 2010 il direttore finanziario di BSCA ha trasmesso al consiglio di amministrazione di BSCA una nota interna e alcuni documenti finanziari per dimostrare l'interesse di accogliere altri quattro aerei alle condizioni stabilite (ad esempio, una riduzione di [10-50] centesimi di EUR per passeggero per le attività di handling). Questi documenti comprendevano:
 - un conto economico previsionale che dimostrava l'incidenza sul risultato dell'aggiunta di quattro aerei basati a Charleroi,
 - un foglio di calcolo che doveva permettere a BSCA di determinare il suo margine di negoziazione per concedere un'ulteriore riduzione a Ryanair sui costi dell'assistenza a terra, pur mantenendo una redditività sufficiente sull'assistenza a terra e un aumento delle entrate delle attività commerciali non aeronautiche (duty free, horeca, parcheggi, autobus, ecc.),
- il 24 febbraio 2010 Ryanair ha infine accettato di pagare [10-30] centesimi di EUR per passeggero in partenza per i diritti PMR, a condizione che questo importo fosse ridotto negli anni successivi in proporzione alla crescita del traffico di Ryanair a Charleroi,

⁽²⁰²⁾ Cfr. nota a piè di pagina 74.

⁽²⁰³⁾ Lettera di Ryanair a BSCA del 30 novembre 2009, comunicata dal Belgio il 22 luglio 2014.

- il 29 aprile 2010 il progetto di atto aggiuntivo è stato discusso all'interno del consiglio di amministrazione di BSCA; il direttore generale di BSCA ha fatto sapere che l'atto aggiuntivo è già applicato (arrivo dei 4 aerei per la stagione estiva 2010),
- il 6 dicembre 2010, BSCA e Ryanair hanno approvato l'atto aggiuntivo del 2010, già in applicazione.

1. Riduzione di [10-50] centesimi di EUR sui costi di assistenza a terra concessa da BSCA

- (574) In primo luogo la Commissione sottolinea che questa riduzione costituiva solo la metà del risparmio ottenuto da BSCA grazie alle procedure introdotte da Ryanair. Essa nota inoltre che Ryanair conosceva ⁽²⁰⁴⁾ l'entità del risparmio registrato da BSCA e che questo rendeva più difficile le trattative per quest'ultima.
- (575) In secondo luogo la Commissione ammette che era difficile per BSCA rifiutare questa riduzione, tanto più che Ryanair prevedeva di basare altri quattro aerei a Charleroi. Orbene, sapendo che Ryanair rappresentava nel 2009 un traffico di 3 289 725 passeggeri e ipotizzando che la metà fossero passeggeri in partenza, la riduzione di [10-50] centesimi di EUR a passeggero in partenza rappresentava per BSCA un mancato introito di [500 000-2 000 000] EUR, importo di gran lunga inferiore all'aumento dell'EBIT ⁽²⁰⁵⁾ di [3-7] milioni che poteva essere atteso dai quattro aerei aggiuntivi secondo i calcoli di BSCA ⁽²⁰⁶⁾.

2. Riduzione dei diritti PMR di [10-30] centesimi di EUR concessa a Ryanair

- (576) Il Belgio fa notare che il regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁷⁾ stabilisce la possibilità (e non l'obbligo) di prevedere diritti PMR per recuperare i costi sostenuti dagli aeroporti ⁽²⁰⁸⁾. Il Belgio sostiene che per BSCA era estremamente difficile imporre questi diritti alle compagnie aeree. BSCA ha cercato di ottenere da Ryanair una partecipazione ai costi di organizzazione del servizio PMR, ma Ryanair si è sempre rifiutata di pagare i diritti previsti da BSCA contestandone l'importo per vari motivi ⁽²⁰⁹⁾. Secondo le autorità belghe, l'atto aggiuntivo del 2010 ha permesso di giungere a un accordo con Ryanair sul pagamento dei diritti PMR, ovviamente dietro il pagamento di un importo ridotto rispetto al tariffario generale, ma non nullo.
- (577) La Commissione osserva che fino al 2010 Ryanair non pagava i diritti PMR e che BSCA non sembrava essere nella condizione di imporne a Ryanair il pagamento. Pertanto un accordo, seppure su un importo ridotto, migliorava la redditività di BSCA.
- (578) La Commissione osserva inoltre che una riduzione di [10-30] centesimi di EUR per passeggero in partenza rappresentava per BSCA un mancato introito di circa [100 000-300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Aggiunto alla riduzione di [10-50] centesimi di EUR per passeggero in partenza sui costi di assistenza a terra, il mancato introito per BSCA ammontava a circa [0,6-2,3] milioni di EUR, importo di gran lunga inferiore all'aumento dell'EBIT ⁽²¹¹⁾ di [3-7] milioni che poteva essere atteso dai quattro aerei aggiuntivi in base ai calcoli di BSCA ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Cfr. lettera di Ryanair del 30 novembre 2009.

⁽²⁰⁵⁾ *Earnings before interest and taxes*, ovvero l'utile al lordo di interessi, imposte e tasse.

⁽²⁰⁶⁾ Cfr. il conto economico previsionale trasmesso al consiglio di amministrazione di BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

⁽²⁰⁸⁾ L'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1107/2006 precisa che «[p]er finanziare tale assistenza, il gestore aeroportuale può, su una base non discriminatoria, applicare un diritto specifico ai vettori aerei che utilizzano l'aeroporto».

⁽²⁰⁹⁾ I motivi in questione sono quattro:

- il numero di PMR a bordo è limitato a 4 per Ryanair (in base alle autorizzazioni rilasciate dalle autorità irlandesi incaricate della sicurezza per il tipo di aereo utilizzato), mentre le altre compagnie che frequentano l'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud non hanno fissato un numero massimo di PMR per volo,
- Ryanair impone l'obbligo di annunciare la presenza di una PMR a bordo con 48 ore di anticipo senza il quale il servizio non verrebbe garantito; le altre compagnie non impongono nessun obbligo di questo tipo, il che presuppone che BSCA se ne faccia carico nonostante il mancato rispetto del preannuncio, determinando così costi aggiuntivi per BSCA,
- il rispetto dell'ora di arrivo e di partenza da parte di Ryanair permette di organizzare più efficacemente questo servizio,
- la procedura chiara e ampiamente applicata da Ryanair per le PMR (pregate di arrivare in aeroporto non oltre un'ora e quaranta minuti prima della partenza del volo) permette di ottimizzare questo servizio per BSCA e quindi di ridurre i costi rispetto alle altre compagnie aeree.

⁽²¹⁰⁾ Sapendo che Ryanair rappresentava nel 2009 un traffico di 3 289 725 passeggeri e ipotizzando che la metà fossero passeggeri in partenza.

⁽²¹¹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 209.

⁽²¹²⁾ Cfr. nota a piè di pagina 210.

- (579) Per quanto riguarda la condizione di cui al punto 66 degli orientamenti sull'aviazione, secondo cui l'accordo deve inserirsi in una strategia complessiva tale da condurre l'aeroporto alla redditività, l'atto aggiuntivo del 2010 si configura come una modifica relativamente limitata dell'accordo del 2005 e non come un rimaneggiamento di questo accordo, anch'esso basato su una strategia di sviluppo con cui BSCA, grazie al traffico generato da Ryanair, contava di incrementare le sue entrate aeronautiche ed extra-aeronautiche, pur riducendo i costi per passeggero, e di ottenere quindi un margine di profitto sufficiente a più o meno lungo termine.
- (580) Se si dovesse ritenere che l'atto aggiuntivo del 2010 è stato concesso mediante risorse statali e che la decisione di concedere l'atto aggiuntivo del 2010 era imputabile allo Stato, si dovrebbe concludere che l'entità regione-SOWAER-BSCA ha agito da investitore operante in un'economia di mercato nel sottoscrivere l'atto aggiuntivo del 2010 e che quest'ultimo non costituisce un aiuto di Stato.

6.2.3. Conclusione sull'esistenza di aiuti di Stato a favore di Ryanair

- (581) La Commissione conclude che:
- l'atto aggiuntivo del 2010 non è stato concesso mediante risorse statali e che la decisione di concedere quest'atto non è imputabile allo Stato,
 - i) gli accordi del 2001; ii) il decreto ministeriale dell'11 giugno 2004 e la lettera di BSCA del 24 giugno 2004; iii) l'atto aggiuntivo del 2005; e iv) la cessione di BSCA delle sue quote in Promocy sono conformi al criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

Le misure a favore di Ryanair non costituiscono pertanto aiuti di Stato.

6.3. Compatibilità con il mercato interno degli aiuti a favore di BSCA

- (582) Come concluso al considerando 487, le convenzioni del 2002 e la decisione di investimento del 2003 costituiscono aiuti di Stato a favore di BSCA. Questi aiuti derivanti dalle convenzioni del 2002 e dalla decisione di investimento del 2003 si traducono in un canone di concessione troppo basso rispetto alle infrastrutture messe a disposizione dalla regione-SOWAER, ai servizi resi e alle sovvenzioni concesse, e questo fino alla scadenza della subconcessione demaniale accordata a BSCA, ovvero fino al 2040. Questi aiuti permettono quindi a BSCA di ridurre i suoi costi di funzionamento, nella fattispecie il canone di concessione. Si tratta pertanto di aiuti al funzionamento che sono stati ricevuti a partire dal 2002 e che continueranno a essere ricevuti fino al 2040 se non verranno adottate misure correttive per modificare le modalità di calcolo del canone di concessione. Per scartare la tesi secondo cui questi aiuti potrebbero costituire aiuti agli investimenti, è pertanto opportuno ricordare che spetta a SOWAER e non a BSCA realizzare e finanziare il programma di investimento allegato alla convenzione SOWAER/BSCA e che SOWAER è la proprietaria degli edifici e delle infrastrutture in cui questi investimenti vengono effettuati. Gli aiuti individuati dalla Commissione non consistono pertanto in uno sgravio dei costi di investimento che BSCA dovrebbe normalmente sostenere e non costituiscono pertanto aiuti agli investimenti, ma aiuti al funzionamento.
- (583) L'obiettivo della presente sezione è di stabilire se questi aiuti al funzionamento a favore di BSCA possono essere compatibili con il mercato interno. Peraltro, come concluso al punto (487), la Commissione non esclude che anche l'aumento di capitale di BSCA sottoscritto da SOWAER nel 2002 possa costituire un aiuto di Stato a favore di BSCA. Nel caso di un aumento di capitale, se questa misura costituisce un aiuto, essa costituisce anche un aiuto al funzionamento. Di seguito la Commissione includerà questo aumento di capitale nella sua analisi di compatibilità muovendo dall'ipotesi che essa costituisce un aiuto.

6.3.1. Compatibilità in virtù dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE

- (584) Secondo il Belgio (cfr. sezione 5.1.2.2), la sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale, anche ipotizzando che la Commissione la consideri un aiuto, è comunque compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (585) Al punto (410) la Commissione ha illustrato i motivi per cui ritiene che i servizi di carattere economico per cui la regione versa una sovvenzione non possono essere considerati di interesse economico generale.

- (586) La Commissione ritiene inoltre opportuno esaminare la compatibilità della misura derivante dalle convenzioni del 2002 nel suo insieme (ovvero il canone di concessione inferiore a quello conforme al prezzo di mercato, tenuto conto delle sovvenzioni versate dalla regione a BSCA) e non solo la compatibilità della sovvenzione della regione.
- (587) La Commissione conclude che le misure a favore di BSCA non possono essere considerate compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato, né ai sensi delle decisioni e degli orientamenti fondati sull'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

6.3.2. Compatibilità in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE

- (588) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE prevede che 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.
- (589) In applicazione del punto 172 degli orientamenti sull'aviazione entrati in vigore il 4 aprile 2014, la Commissione «applicherà invece i principi contenuti nei presenti orientamenti a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) ad aeroporti anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e dell'inizio del periodo transitorio».
- (590) Secondo alcuni interessati, l'applicazione degli orientamenti sull'aviazione a un aiuto concesso prima dell'entrata in vigore di questi orientamenti sarebbe contraria ai principi generali del diritto (cfr. la sezione 4.1.2(b)).
- (591) A tale proposito, la Commissione sottolinea che nella sentenza *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ la Corte ha osservato che:
- l'applicazione di norme nuove a un aiuto cui è stata data attuazione senza essere stato notificato non riguarda una situazione maturata precedentemente, bensì rientra in una situazione in divenire,
 - l'efficace applicazione delle norme dell'Unione esige che la Commissione possa, in qualsiasi momento, adeguare la propria valutazione alle esigenze di tale politica,
 - uno Stato membro che non ha notificato un regime di aiuti alla Commissione non può ragionevolmente attendersi che tale regime sia valutato alla luce delle norme applicabili al momento della sua adozione.

La Corte conclude che nella causa in questione la Commissione, applicando nuove norme per valutare la compatibilità di un aiuto cui è stata data attuazione senza essere stato notificato, non ha violato il principio dell'irretroattività né quello della certezza del diritto.

- (592) La Commissione osserva che come nella causa *Vizcaya* gli aiuti a favore di BSCA sono stati attuati senza essere stati notificati. La Commissione ritiene che l'applicazione del punto 172 degli orientamenti sull'aviazione alle misure in questione non sia contraria ai principi generali del diritto.
- (593) In virtù del punto 137 degli orientamenti sull'aviazione, «[g]li aiuti al funzionamento concessi prima dell'inizio del periodo transitorio (inclusi gli aiuti erogati prima del 4 aprile 2014 possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti a condizione che siano soddisfatte le condizioni indicate al titolo 5.1.2, ad eccezione dei punti 115, 119, 121, 122, 123, da 126 a 130, 132, 133 e 134. In particolare, nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione terrà conto delle distorsioni della concorrenza».
- (594) Per favorire l'evoluzione del settore aeronautico, gli orientamenti sull'aviazione distinguono quindi gli aiuti concessi prima dell'inizio del periodo transitorio (inclusi gli aiuti erogati prima del 4 aprile 2014) da quelli concessi dopo tale periodo.

⁽²¹³⁾ Cause riunite da C-465/09 P a C-470/09 P, *Diputación Foral de Vizcaya e.a./Commissione*, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) Le condizioni enunciate nella sezione 5.1.2 degli orientamenti sull'aviazione sono:

- contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune,
- necessità dell'intervento statale,
- adeguatezza dell'aiuto in quanto strumento strategico,
- presenza di un effetto di incentivazione,
- proporzionalità dell'importo dell'aiuto (limitazione dell'aiuto al minimo necessario),
- prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

(596) La Commissione esaminerà pertanto se gli aiuti concessi a BSCA - ovvero le convenzioni del 2002, la decisione di investimento e l'aumento di capitale di BSCA sottoscritto da SOWAER (ipotizzando di seguito che quest'ultima misura costituisca un aiuto di Stato) - soddisfano tutte queste condizioni.

6.3.2.1. *Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*

(597) Il punto 113 degli orientamenti sull'aviazione cita i seguenti obiettivi di interesse comune:

- «a) serve ad incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali;
- b) aiuta a combattere la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali unionali;
- c) facilita lo sviluppo regionale».

(598) Nella fattispecie, gli aiuti sono stati concessi per favorire lo sviluppo regionale. Infatti le relazioni fornite a sostegno delle decisioni del governo vallone giustificano l'interesse degli investimenti volti a far crescere l'aeroporto attraverso l'incidenza positiva dello sviluppo dell'aeroporto sull'economia e sull'occupazione a Charleroi e nella sua regione ⁽²¹⁴⁾. Di fronte al problema della riconversione dell'ex bacino industriale della regione di Charleroi, il sito aeroportuale è riconosciuto come un nuovo polo di sviluppo capace di combinare la ricerca e lo sviluppo, la presenza di settori di punta e l'apertura all'economia europea. La nota del ministro al governo precisa: «Attraverso la sua dichiarazione di politica regionale approvata il 15 luglio 1999, il parlamento vallone riconosce che gli aeroporti regionali costituiscono poli di sviluppo economico e di creazione di posti di lavoro importanti per la regione Vallonia, che devono essere opportunamente considerati sia dal punto di vista economico che ambientale, sia dal punto di vista dei trasporti. I principali obiettivi sono:

- garantire un particolare sostegno allo sviluppo di attività economiche, preferibilmente in sinergia con le attività aeroportuali (...), affinché il compito pubblico di costruttore di infrastrutture sia assistito dall'iniziativa privata, generatrice di posti di lavoro,
- provvedere a un'integrazione strategica delle attività aeroportuali nelle altre reti di trasporto di persone e merci,
- (...)
- intensificare la tutela dell'ambiente e la lotta all'inquinamento acustico.

(...) È quindi importante, per permettere all'aeroporto di svolgere appieno il suo ruolo di leva economica regionale, dotarlo di un'infrastruttura completa nel quadro di un piano di sviluppo complessivo».

(599) La nota summenzionata sintetizza inoltre il risultato di diversi studi condotti per orientare la politica di sviluppo degli aeroporti valloni. Lo studio realizzato da Tractebel fornisce una valutazione delle ricadute economiche e dei posti di lavoro creati a fronte di un obiettivo di 1 milione e di 2 milioni di passeggeri, da cui emerge che un milione di passeggeri generano 6 364 posti di lavoro e che due milioni di passeggeri ne generano 8 090.

⁽²¹⁴⁾ Cfr. ad esempio la nota al governo vallone allegata alla decisione dell'8 novembre 2000, pag. 9 e seguenti.

- (600) Ipotizzando che l'aumento di capitale sottoscritto da SOWAER costituisca un aiuto, tale aumento era comunque mirato a permettere a BSCA di evitare un eventuale fallimento, in modo che quest'ultima potesse proseguire la sua attività e raggiungere l'obiettivo di interesse generale descritto al punto precedente.
- (601) In base ai dati ora disponibili, la Commissione osserva che gli aiuti hanno effettivamente agevolato lo sviluppo della regione di Charleroi permettendo la trasformazione di un aeroporto minore in un grande aeroporto regionale di quasi 7 milioni di passeggeri all'anno, generando un'attività economica importante all'interno e intorno all'aeroporto. In termini occupazionali, secondo uno studio della Banque nationale de Belgique fondato su dati del 2009, l'aeroporto di Charleroi ha permesso la creazione diretta di 1 323 occupati equivalenti a tempo pieno e la creazione indiretta di 1 525 occupati equivalenti a tempo pieno.
- (602) La Commissione ritiene che l'aiuto abbia contribuito a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, ovvero lo sviluppo economico di Charleroi e della sua regione.
- (603) Resta tuttavia da verificare, in applicazione del punto 114 degli orientamenti sull'aviazione, che gli aiuti non favoriscano il moltiplicarsi di aeroporti non redditizi.
- (604) Nella fattispecie, la Commissione ritiene che le prospettive di utilizzo dell'aeroporto stabilite dagli studi condotti nel 2000-2001 ⁽²¹⁵⁾, ovvero poco prima dell'adozione delle misure, fossero sufficienti a giustificare tali investimenti. Questi studi evidenziano infatti l'esistenza di un'effettiva domanda nell'aeroporto di Charleroi, soprattutto nel segmento *low cost* in cui l'aeroporto di Bruxelles-National non era attivo. Lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi e la redditività del suo gestore BSCA attestano a posteriori l'esistenza di tali prospettive di sviluppo. In tal senso, a fine 2013, BSCA registrava un utile corrente prima delle imposte di 14,86 milioni di EUR, ossia superiore all'importo dell'aiuto di Stato che essa ha ricevuto in quello stesso anno (l'importo degli aiuti è indicato nella tabella 34).
- (605) Ovviamente, come indicato al considerando 484 e illustrato al considerando 626, il bacino di utenza dell'aeroporto di Charleroi coincide in gran parte con quello dell'aeroporto di Bruxelles-National. Come dimostrato ai considerando da 627 a 641, gli aiuti hanno causato significative distorsioni di concorrenza compromettendo la crescita del numero di passeggeri nell'aeroporto di Bruxelles-National nel segmento dei voli da punto a punto a breve e medio raggio, pur sapendo che quest'aeroporto dispone di capacità disponibile (secondo Brussels Airport Company, che è il gestore dell'aeroporto di Bruxelles-National, la capacità di Bruxelles-National ammonta a 28 milioni di passeggeri).
- (606) Tuttavia, da quando sono stati concessi aiuti a BSCA nel 2002 e nel 2003, il traffico nell'aeroporto di Bruxelles-National è sempre rimasto superiore a 14 milioni di passeggeri, ovvero la metà della sua capacità teorica. Dal 2002 ⁽²¹⁶⁾ questo traffico è in crescita (eccetto il 2009), pur trattandosi di una crescita modesta rispetto a quella dell'aeroporto di Charleroi.

Tabella 27

Andamento del numero di passeggeri a Bruxelles-National e Charleroi

	(milioni)											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bruxelles-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Fonti: brusselsairport.be e charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Studio strategico di Tractebel sullo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi conclusosi nell'aprile 2000. Studio di Roland Berger sullo sviluppo di una strategia aeroportuale della Vallonia del luglio 2000. Studio commissionato da «Grands travaux de Marseille» sul potenziale sviluppo dell'aeroporto di Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Dopo il fallimento della compagnia Sabena a fine 2001, il traffico a Bruxelles-National è passato da 19,7 milioni nel 2001 a 14,4 milioni nel 2002.

L'EBIT ⁽²¹⁷⁾ di BAC è positivo almeno dal 2006 [...].

- (607) La Commissione osserva quindi che, benché gli aiuti a BSCA abbiano inciso sulla crescita del traffico passeggeri a Bruxelles-National e ridotto la redditività di BAC per via dell'esistenza di economie di scala, essi non hanno favorito il moltiplicarsi di aeroporti non redditizi. Ciò è dovuto in particolare alla forte densità ⁽²¹⁸⁾ e all'importante domanda di servizi aerei ⁽²¹⁹⁾ dei bacini di utenza degli aeroporti di Charleroi e di Bruxelles-National, che permettono a entrambi di aeroporti di essere redditizi.

6.3.2.2. *Necessità dell'intervento statale*

- (608) Come precisano i punti 116 e 118 degli orientamenti sull'aviazione, «[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. (...) Nelle attuali condizioni di mercato, la necessità di fondi pubblici per finanziare i costi di esercizio varia, a causa degli elevati costi fissi, in funzione delle dimensioni di un aeroporto e, di norma, è proporzionalmente più elevata nel caso degli aeroporti più piccoli». La Commissione considera che gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni «mediamente dovrebbero essere in grado di coprire la maggior parte dei propri costi di esercizio» e che gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri superiore a 3 milioni «sono in genere redditizi a livello operativo e dovrebbero essere in grado di coprire i loro costi di esercizio».
- (609) La Commissione osserva tuttavia che il punto 119 degli orientamenti sull'aviazione, secondo cui «la Commissione ritiene che per essere ammissibile all'aiuto al funzionamento, il traffico annuo dell'aeroporto non deve superare i 3 milioni di passeggeri» ⁽²²⁰⁾, non è applicabile agli aiuti concessi prima del 4 aprile 2014.
- (610) Quando le misure sono state decise nel 2002 e nel 2003, il traffico nell'aeroporto di Charleroi era compreso tra 1 e 2 milioni di passeggeri. Secondo le previsioni del piano finanziario di BSCA del 2002, il traffico avrebbe superato i 3 milioni di passeggeri nel 2011.
- (611) Il piano finanziario di BSCA del 2002 prevedeva che anche con l'aiuto BSCA sarebbe diventata redditizia solo nel 2005 (BSCA lo è di fatto diventata nel 2004). Pertanto, se il canone di concessione fosse stato uguale al canone conforme a un prezzo di mercato, la regione e SOWAER avrebbero potuto aspettarsi che BSCA registrasse perdite di esercizio almeno nei primi anni e che fosse in difficoltà finanziaria. Ciò avrebbe minacciato il funzionamento dell'aeroporto di Charleroi e il suo sviluppo e, conseguentemente, il raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo economico dell'aiuto. Parimenti, senza l'aumento di capitale del 2002, BSCA avrebbe dovuto affrontare difficoltà finanziarie suscettibili di compromettere il funzionamento e lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi. Inoltre, in assenza dell'aiuto, BSCA avrebbe dovuto esigere da Ryanair e dalle altre compagnie aeree diritti aeroportuali di gran lunga superiori per garantire il proprio equilibrio finanziario. In tal caso è possibile che Ryanair, principale cliente di BSCA, avrebbe deciso di trasferire la sua base da Charleroi a un altro aeroporto o addirittura di ridurre notevolmente la sua attività in quest'aeroporto, e anche questo avrebbe compromesso lo sviluppo dell'aeroporto e le ricadute attese dalla regione in termini di crescita economica.
- (612) La Commissione ritiene sulla base del piano finanziario del 2002 che gli aiuti del 2002 e del 2003 fossero necessari.

⁽²¹⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 209.

⁽²¹⁸⁾ I bacini di utenza dei due aeroporti comprendono la regione di Bruxelles Capitale, che conta 1,2 milioni di abitanti e che presenta una densità di 7 250 abitanti al km². La densità del Belgio, che com'è ovvio non corrisponde perfettamente ai bacini di utenza dei due aeroporti, è una delle più alte al mondo con 364 abitanti al km².

⁽²¹⁹⁾ I bacini di utenza dei due aeroporti comprendono la regione di Bruxelles Capitale, sede di istituzioni europee, organizzazioni internazionali e imprese multinazionali che generano una forte richiesta di servizi aerei. Inoltre il prodotto interno lordo pro capite del Belgio (che com'è ovvio non corrisponde perfettamente ai bacini di utenza dei due aeroporti), misurato in standard di potere d'acquisto, è superiore del 20 % alla media dell'Unione europea (fonte: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Media effettiva annuale del traffico di passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è notificato o effettivamente concesso o erogato, nel caso di aiuti non notificati. Nel caso di un aeroporto passeggeri di recente creazione è necessario considerare il traffico annuale previsto di passeggeri durante i due esercizi finanziari successivi all'inizio dell'esercizio del traffico aereo commerciale di passeggeri. Tali soglie si riferiscono a un calcolo basato sulla sola andata. Ciò significa che un passeggero che vola ad esempio verso un aeroporto e vi fa ritorno viene calcolato due volte; si applica alle singole rotte. Se un aeroporto fa parte di un gruppo di aeroporti, il volume di passeggeri è stabilito sulla base di ogni singolo aeroporto.

6.3.2.3. Adeguatezza dell'aiuto in quanto strumento strategico

- (613) Al punto 120 degli orientamenti sull'aviazione si legge che «[g]li Stati membri devono dimostrare che l'aiuto è adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato o per risolvere i problemi per i quali è stato deciso l'aiuto. Una misura di aiuto non viene considerata compatibile con il mercato interno se altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi consentono di conseguire lo stesso obiettivo».
- (614) Sulla scorta dei punti da 121 a 123 degli orientamenti sull'aviazione, e anche se questi punti non si applicano formalmente al caso di specie, è possibile valutare se esista uno strumento strategico tale da permettere il raggiungimento dello stesso obiettivo, che favorirebbe maggiormente la gestione efficiente dell'aeroporto. Gli strumenti che stabiliscono preventivamente l'importo dell'aiuto in modo da coprire il deficit di finanziamento prevedibile sono esempi di strumenti che incentivano la gestione efficiente di un aeroporto.
- (615) Il canone di concessione pagato da BSCA è definito ex ante e invita quindi BSCA a gestire l'aeroporto in modo efficiente. Se invece è vero che la sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi dipende dai costi sostenuti e non da un importo forfetario definito ex ante, la parte di questa sovvenzione relativa ai servizi di carattere economico resta relativamente bassa. Parimenti, l'aumento di capitale del 2002 è un intervento puntuale che non scaturisce quindi da un importo forfetario definito ex ante, ma che rappresenta un importo relativamente limitato rispetto all'importo di aiuti derivanti dalle convenzioni del 2002 e dalla decisione di investimento del 2003. La Commissione conclude pertanto che l'aiuto a BSCA salvaguarda gli incentivi di BSCA a gestire l'aeroporto in modo efficiente e costituisce uno strumento politico adeguato.

6.3.2.4. Presenza di un effetto di incentivazione

- (616) Il punto 124 degli orientamenti sull'aviazione precisa che «[g]li aiuti al funzionamento hanno un effetto di incentivo se è probabile che, in assenza dell'aiuto, 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».
- (617) Gli aiuti a BSCA hanno garantito un ammodernamento dell'aeroporto di Charleroi e un aumento della sua capacità, pur mantenendo i costi di funzionamento di BSCA a livelli tali da permetterle di offrire e di mantenere condizioni attrattive a beneficio delle compagnie aeree utilizzatrici, soprattutto di Ryanair, senza incorrere in particolari difficoltà finanziarie. Infatti, come indicato al punto (611), senza gli aiuti BSCA avrebbe dovuto esigere da Ryanair e dalle altre compagnie aeree diritti aeroportuali di gran lunga superiori. In tal caso è possibile che Ryanair, principale cliente di BSCA, avrebbe deciso di trasferire la sua base da Charleroi a un altro aeroporto o addirittura di ridurre notevolmente la sua attività in quest'aeroporto.
- (618) La Commissione conclude che, in assenza dell'aiuto, il livello di attività economica dell'aeroporto di Charleroi si sarebbe probabilmente notevolmente ridotto. Secondo la Commissione l'aiuto ha quindi avuto un effetto di incentivazione.

6.3.2.5. Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (limitazione dell'aiuto al minimo necessario)

- (619) Secondo il punto 125 degli orientamenti sull'aviazione, «[p]er essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto».
- (620) Per stabilire la proporzionalità degli aiuti, è opportuno esaminare se il piano finanziario di BSCA (comprensivo degli aiuti) permettesse a BSCA di prevedere un utile non superiore a un utile ragionevole.
- (621) Il piano finanziario di BSCA del 2002 evidenzia un rendimento dei fondi propri previsto per il periodo 2002-2015 dell'8,3 % e un rendimento del capitale investito del 9,6 %. Dal momento che ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato la Commissione ha stimato che un rendimento dei fondi propri del 9 % potesse essere atteso nel 2002 ⁽²²¹⁾, la Commissione conclude che l'utile previsto ex ante non era superiore a un livello ragionevole. Nella misura in cui l'aiuto è stato pensato per garantire a BSCA una copertura di questi costi e un utile non superiore a un livello ragionevole, gli aiuti del 2002 e del 2003 possono essere considerati proporzionati.

⁽²²¹⁾ Più precisamente è stato utilizzato un tasso di attualizzazione del 9 % (cfr. considerando 437); quest'ultimo si basava su un costo medio ponderato del capitale del 9 %, a sua volta basato su un rendimento dei fondi propri del 9 %, essendo SOWAER senza debiti.

6.3.2.6. *Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi*

- (622) Il punto 137 degli orientamenti sull'aviazione sottolinea l'importanza di valutare gli effetti dell'aiuto in termini di distorsioni della concorrenza per gli aiuti concessi prima del 4 aprile 2014. Esso precisa infatti che «nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione terrà conto delle distorsioni della concorrenza».
- (623) Peraltro, al punto 131 dei suddetti orientamenti si legge che «[n]el valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento la Commissione terrà conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi. Quando un aeroporto si trova nello stesso bacino di utenza di un altro aeroporto con capacità disponibile, il piano industriale, basato su corrette previsioni di traffico di merci e di passeggeri, deve individuare l'effetto probabile sul traffico negli altri aeroporti situati nello stesso bacino di utenza».
- a) Identificazione del bacino di utenza e degli aeroporti concorrenti
- (624) Secondo le autorità belghe, il bacino di utenza dell'aeroporto di Charleroi si trova a due ore di strada e conta 15 milioni di potenziali clienti di compagnie *low cost*. Comprende il Belgio, il nord della Francia, il sud dei Paesi Bassi, il nord del Lussemburgo e la parte più occidentale della Germania.
- (625) Nei pressi di Charleroi si trovano diversi aeroporti il cui bacino di utenza coincide con quello di Charleroi: Liegi (a 49 min di strada e a 78 km di distanza, con la debita precisazione che quest'aeroporto è specializzato nel trasporto merci), Lilla (1 ora 12 minuti, 121 km) e soprattutto Bruxelles-National (46 min, 69 km ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Il bacino di utenza dell'aeroporto di Charleroi coincide in gran parte con quello dell'aeroporto di Bruxelles-National. La parte di bacino in comune comprende in particolare la regione di Bruxelles Capitale, che di quest'area comune è quella più densamente popolata con 1,2 milioni di abitanti. Anche se l'aeroporto di Charleroi è più distante da Bruxelles rispetto all'aeroporto di Bruxelles-National, il tempo di percorrenza stradale dal centro di Bruxelles a Charleroi è superiore di soli 30 minuti a quello per Bruxelles-National.

Tabella 28

Distanze e tempi di percorrenza tra il centro di Bruxelles e gli aeroporti di Charleroi e di Bruxelles-National

Dal centro di Bruxelles a ...	Charleroi	Bruxelles-National
Distanza	46 km	12 km
Auto	45 min	16 min
Autobus	45 min	18 min
Treno	50 min (<i>passando per Charleroi Sud</i>)	17 min

Fonte: decisione della Commissione relativa a Ryanair/Aer Lingus del 27 febbraio 2013.

⁽²²²⁾ Per fare un confronto, la distanza tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e l'aeroporto principale di Francoforte è di 120 km.

⁽²²³⁾ Tempo e distanze tratti dal sito <https://maps.google.com>

b) Analisi delle distorsioni di concorrenza indotte dall'aiuto

(627) Le distorsioni di concorrenza indotte dagli aiuti possono essere dovute al fatto che:

- BSCA attira a Charleroi compagnie aeree che quest'aeroporto non sarebbe stato in grado di attirare senza l'aiuto e che avrebbero potuto destinare le loro risorse (aerei, equipaggi) ad altri aeroporti, soprattutto quelli più vicini come Bruxelles-National,
- l'aiuto è suscettibile di influenzare il comportamento di alcuni passeggeri che, in base alle loro esigenze di partenza e arrivo, possono scegliere tra un servizio avente come punto di partenza o arrivo Charleroi e un servizio avente come punto di partenza o arrivo Bruxelles-National. Questi passeggeri possono infatti essere attratti dalle tariffe vantaggiose offerte dalle compagnie aeree che operano a Charleroi (tariffe che senza l'aiuto a BSCA avrebbero potuto essere più alte) a scapito delle compagnie operanti a Bruxelles-National.

i) Esame della sostituibilità delle offerte di servizi degli aeroporti di Charleroi e di Bruxelles-National

(628) Secondo il Belgio, per quanto riguarda l'assenza o l'elusione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza, la Commissione deve ritornare al momento della data di concessione del finanziamento pubblico per valutare se questa condizione sia soddisfatta. Sempre secondo le autorità belghe, lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi scaturisce dalla creazione di un nuovo mercato in un segmento particolare che al momento della concessione dell'aiuto non era sviluppato nell'aeroporto di Bruxelles-National o che lo era ben poco, ovvero il segmento *low cost*. Inoltre, due studi condotti da esperti indipendenti, Roland Berger International Management Consultant e GTM, avevano evidenziato che l'aeroporto di Bruxelles-National era prossimo alla saturazione e avevano escluso una sovrapposizione di clientela tra i due aeroporti. Le compagnie che frequentavano l'aeroporto di Bruxelles non avevano allora nessun interesse per l'aeroporto di Charleroi mentre Ryanair, il principale utente dell'aeroporto di Charleroi, non prevedeva all'epoca di insediarsi negli aeroporti principali. Si aggiunga che nel 2000 l'aeroporto di Charleroi soffriva di un importante deficit di immagine, come attestano gli studi di GTM e di Roland Berger International Management Consultant. L'infrastruttura era piccola, limitata e poco frequentata e l'aeroporto offriva un solo collegamento regolare e qualche volo charter in estate. Pertanto, secondo il Belgio, non era possibile ritenere all'epoca che l'aeroporto di Charleroi fosse in grado di fare concorrenza all'aeroporto di Bruxelles-National. L'aeroporto di Bruxelles-National era infine privilegiato in termini di infrastrutture (diversi terminal, varie piste, ecc.) e di accessibilità, grazie alla sua posizione vicino alla capitale e al collegamento ferroviario di cui è invece privo l'aeroporto di Charleroi.

(629) In merito a questi commenti del Belgio, la Commissione espone le seguenti osservazioni:

- anche ipotizzando che ai fini dell'analisi di compatibilità l'esame degli effetti dell'aiuto in termini di distorsione della concorrenza debba tenere conto del momento in cui l'aiuto è stato concesso, bisognerebbe comunque considerare gli effetti a breve e a lungo termine prevedibili nel momento in cui l'aiuto è stato concesso. Al momento della concessione dell'aiuto era possibile prevedere che l'aiuto avrebbe permesso a BSCA di offrire tariffe molto vantaggiose per i servizi che sarebbe stata in grado di erogare, soprattutto grazie agli investimenti realizzati da SOWAER e destinati ad aumentare notevolmente la capacità dell'aeroporto di Charleroi. In tal senso va ricordato che il piano finanziario del 2002 prevedeva un forte aumento del traffico nell'aeroporto di Charleroi, che da 1,2 milioni di passeggeri nel 2002 doveva passare a quasi 3 milioni di passeggeri nel 2010. Al momento della concessione degli aiuti a BSCA era quindi chiaro che gli aiuti avrebbero consentito a BSCA di svilupparsi notevolmente e che non si poteva escludere che tale sviluppo sarebbe parzialmente avvenuto a scapito di aeroporti concorrenti, soprattutto quello di Bruxelles-National,
- le autorità belghe fanno sapere quando gli studi di Roland Berger International Management Consultant e di GTM sono stati condotti, l'aeroporto di Bruxelles-National era prossimo alla saturazione. La Commissione osserva tuttavia che al momento della concessione delle misure, ad aprile 2002 e ad aprile 2003, la compagnia aerea Sabena era fallita e che il traffico a Bruxelles-National era già ampiamente influenzato da questo fallimento, passato da 19,7 milioni di passeggeri nel 2001 a 14,4 milioni di passeggeri nel 2002. Al momento della concessione delle misure, l'aeroporto di Bruxelles-National non era quindi prossimo alla saturazione.

(630) Per quanto riguarda la sostituibilità delle offerte di servizi tra gli aeroporti di Charleroi e Bruxelles-National, la Commissione riconosce che i due aeroporti non sono perfettamente sostituibili:

- per via della relativa distanza di Charleroi dal centro di Bruxelles e del suo profilo «*low cost*» (sia per la sua infrastruttura che per le compagnie aeree che lo utilizzano e i servizi che esso offre), l'aeroporto di Charleroi non costituisce un'alternativa a quello di Bruxelles-National per alcune categorie di passeggeri (soprattutto i viaggiatori d'affari più sensibili al fattore tempo),
- l'aeroporto di Charleroi presenta un profilo di aeroporto «punto a punto» riservato ai voli a breve raggio che non ne fa una valida alternativa a Bruxelles-National per le compagnie aeree come Brussels Airlines che operano voli a lungo raggio e/o che si basano su un modello «*hub and spoke*», modello che consiste nell'alimentare una rete a lungo raggio a partire da uno scalo «hub» con i passeggeri in transito giunti in quello scalo attraverso una rete a breve e a medio raggio,
- è poco probabile che l'aeroporto di Bruxelles-National costituisca un'alternativa credibile all'aeroporto di Charleroi per alcune categorie di passeggeri molto sensibili al prezzo.

(631) Ciò non toglie che le offerte siano in parte sovrapponibili. Se è vero che questa sovrapposizione era minore quando l'aiuto è stato concesso, è pur vero che essa esisteva già. Era inoltre possibile prevedere che a causa dell'aiuto le offerte dei due aeroporti sarebbero state ancora di più in concorrenza. Ad esempio, l'aeroporto di Charleroi offre voli che possono interessare una parte della clientela dell'aeroporto di Bruxelles-National che utilizza voli a breve e a medio raggio. I seguenti dati mostrano l'andamento del numero di collegamenti operati in partenza dall'aeroporto di Charleroi e, tra questi, quelli per cui esisteva un collegamento per la stessa destinazione dall'aeroporto di Bruxelles-National.

Tabella 29

Collegamenti dall'aeroporto di Charleroi e, tra questi, quelli per cui la stessa destinazione è servita dall'aeroporto di Bruxelles-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Numero di collegamenti in partenza dall'aeroporto di Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
tra questi, collegamenti per cui la stessa destinazione è servita dall'aeroporto di Bruxelles-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Fonte: allegato 11 alla lettera del Belgio del 7 febbraio 2014.

(632) I collegamenti offerti in modo equivalente a Charleroi e a Bruxelles-National sono pertanto fortemente aumentati (passando da 5 nel 2002 a 63 nel 2013) generando una forte pressione concorrenziale sull'aeroporto di Bruxelles-National.

ii) Esame degli effetti dell'aiuto

(633) Secondo il gestore dell'aeroporto di Bruxelles-National (di seguito «BAC»), considerata questa forte sovrapposizione tra i collegamenti operati in partenza da Charleroi e da Bruxelles-National, l'aeroporto di Bruxelles-National risentirebbe notevolmente dell'aiuto che permette a BSCA di offrire alle compagnie aeree tariffe particolarmente vantaggiose. La distorsione di concorrenza sarebbe particolarmente forte sui voli a breve raggio, dal momento che i diritti hanno un impatto relativo maggiore sul prezzo dei voli a breve raggio che su quello dei voli a lungo raggio.

- (634) La tabella 30 mostra l'andamento del numero di passeggeri in partenza e in arrivo sui voli a breve raggio a Charleroi e a Bruxelles-National (Bruxelles-National e Charleroi non sono in concorrenza sui voli a lungo raggio, perché questi ultimi non sono proposti a Charleroi).

Tabella 30

**Andamento del numero di passeggeri (in milioni) sui voli a breve raggio in partenza e in arrivo
a Bruxelles-National (BRU) e a Charleroi (CRL)**

	BRU		CRL		BRU+CRL	
	Mercato dei voli a breve raggio (numero di passeggeri in milioni)	Andamento annuo (%)	Mercato dei voli a breve raggio (numero di passeggeri in milioni)	Andamento annuo (%)	Mercato dei voli a breve raggio (numero di passeggeri in milioni)	Andamento annuo (%)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Fonte: osservazioni di BAC dell'8 maggio 2014.

- (635) La tabella di cui al considerando 634 mostra che mentre nel 2004 il traffico a Charleroi costituiva solo il 17 % del traffico di Bruxelles-National nel segmento dei voli a breve raggio, nel 2013 esso rappresentava quasi il 55 %. La crescita dell'aeroporto di Charleroi è stata particolarmente forte negli anni dal 2008 al 2010, mentre nello stesso periodo era in calo il traffico sui voli a breve raggio a Bruxelles-National. Questo importante sviluppo dell'aeroporto di Charleroi nel periodo 2008-2010 è in parte dovuto all'apertura nel 2008 del nuovo terminal finanziato da SOWAER, per il quale è stato stabilito nella presente decisione che BSCA non pagava un prezzo di mercato.
- (636) Secondo BAC, questa situazione comporta una perdita di 2,5 milioni di passeggeri, pari a un mancato introito annuo di 50 milioni di EUR. BAC stima che dei 4 milioni di passeggeri aggiuntivi a Charleroi nel 2011 rispetto al 2005 è probabile che solo 1,5 milioni siano nuovi clienti, mentre i 2,5 milioni restanti siano passeggeri che in altre circostanze sarebbero andati o restati a Bruxelles-National.

iii) Conclusione

(637) La Commissione osserva che:

- gli aeroporti di Charleroi e Bruxelles-National sono in concorrenza per alcuni voli da punto a punto a breve e medio raggio e per alcuni utenti,
- l'aeroporto di Bruxelles-National non è congestionato,
- l'aiuto ha permesso a BSCA di offrire alle compagnie aeree tariffe particolarmente vantaggiose per i suoi servizi aeroportuali. La Commissione ritiene che senza l'aiuto BSCA non sarebbe sicuramente stata in grado di ottenere da Ryanair la decisione di basare un elevato numero di voli nell'aeroporto di Charleroi. Lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi è tanto maggiore se si considera che la regione ha deciso di effettuare ingenti investimenti nell'aeroporto e di aumentarne così la capacità: l'aeroporto è quindi passato da una capacità teorica di un milione di passeggeri, prima degli investimenti realizzati in virtù delle misure del 2002 e del 2003, a una capacità teorica di 3 milioni di passeggeri dopo gli investimenti (si noti che la capacità effettiva è in realtà superiore, come attestano i volumi di traffico nell'aeroporto di Charleroi; un superamento della capacità nominale di un terminal è in genere possibile riducendo il livello di comfort dei passeggeri e/o effettuando alcuni cambiamenti che non comportino massicci investimenti).

(638) La Commissione conclude che gli aiuti hanno indotto forti distorsioni di concorrenza danneggiando gli aeroporti in concorrenza con Charleroi, in particolare l'aeroporto di Bruxelles-National. Per quanto riguarda l'aumento di capitale del 2002, nel caso in cui tale aumento costituisca un aiuto, esso ha contribuito alle suddette distorsioni perché ha evitato difficoltà finanziarie a BSCA e perché le ha permesso di realizzare lo sviluppo dell'aeroporto di Charleroi. Questo contributo alle distorsioni di concorrenza è tuttavia limitato nella misura in cui si tratta di un intervento puntuale, di importo ridotto rispetto a quello degli aiuti derivanti dalle altre misure oggetto della presente indagine e nella misura in cui è avvenuto all'inizio della fase di sviluppo dell'aeroporto in cui il traffico di quest'ultimo era ancora piuttosto basso rispetto al traffico nell'aeroporto di Bruxelles-National.

(639) La Commissione osserva che il traffico nell'aeroporto di Charleroi è più che quintuplicato dal momento della concessione degli aiuti ⁽²²⁴⁾ (una crescita di gran lunga superiore alla crescita media degli aeroporti), mentre il traffico nell'aeroporto di Bruxelles-National nel segmento dei voli da punto a punto a breve e medio raggio è rimasto stabile dal 2004. Questo conferma a posteriori che l'aeroporto di Charleroi è cresciuto in parte a scapito dello sviluppo di Bruxelles-National. La Commissione osserva inoltre che l'impatto concorrenziale dell'aeroporto di Charleroi è stato particolarmente forte dal 2008, dopo l'aumento della sua capacità resa possibile soprattutto dagli investimenti effettuati da SOWAER.

(640) La Commissione osserva inoltre che dall'inizio del 2014 la compagnia Ryanair opera nell'aeroporto di Bruxelles-National, che quest'ultimo si sviluppa nel segmento del *low cost* e che quest'aeroporto accoglieva già Vueling. La concorrenza tra i due aeroporti rischia pertanto di acuirsi ulteriormente in futuro, dato che i due aeroporti sono suscettibili di attirare le stesse compagnie aeree e gli stessi segmenti di clientela.

(641) Alla luce dei suddetti elementi la Commissione conclude che gli aiuti hanno indotto notevoli distorsioni di concorrenza sgravando i costi di funzionamento di BSCA attraverso canoni di concessione anormalmente bassi. Queste distorsioni erano certamente limitate nei primi anni successivi alla concessione delle misure in questione, nel 2002 e nel 2003, quando gli investimenti non erano ancora del tutto realizzati e l'aeroporto di Charleroi registrava ancora un traffico limitato, ma sono aumentate in seguito e sono oggi particolarmente significative.

6.3.2.7. Conclusione sulla compatibilità degli aiuti a favore di BSCA ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE

(642) La Commissione conclude che le misure a favore di BSCA hanno contribuito allo sviluppo economico regionale ma hanno anche prodotto effetti significativi e crescenti sugli aeroporti concorrenti di Charleroi, in particolare quello di Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Cfr. tabella 4: statistiche di traffico annuali nell'aeroporto di Charleroi.

- (643) La Commissione osserva che se questi aiuti fossero stati concessi dopo l'entrata in vigore degli orientamenti sull'aviazione, ovvero dopo il 4 aprile 2014, essi non potrebbero essere considerati compatibili con il mercato interno. Il punto 119 degli orientamenti sull'aviazione prevede infatti che «per essere ammissibile all'aiuto al funzionamento, il traffico annuo dell'aeroporto non deve superare i 3 milioni di passeggeri».
- (644) Questi aiuti sono stati concessi prima del 4 aprile 2014 e il punto 119 degli orientamenti sull'aviazione non è applicabile. Tuttavia, secondo gli orientamenti sull'aviazione, la Commissione deve analizzare gli aiuti al funzionamento illegali concessi agli aeroporti tenendo conto delle distorsioni di concorrenza indotte da tali aiuti ⁽²²⁵⁾. Secondo la Commissione, questo requisito implica di pronunciarsi sugli aiuti in questione tenendo conto, da un lato, dei loro effetti positivi per l'obiettivo di interesse generale che essi perseguono e, dall'altro, degli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi. Nel caso di specie è stato stabilito che gli aiuti avevano esercitato un importante effetto positivo sullo sviluppo economico di Charleroi e della sua regione, effetto che può essere riconosciuto come un obiettivo di interesse generale tale da giustificare un aiuto al funzionamento, pur avendo prodotto effetti negativi significativi che nel tempo sono cresciuti diventando particolarmente rilevanti.
- (645) Nella fattispecie dal momento che gli effetti negativi, inizialmente limitati, degli aiuti sono cresciuti in modo costante nel tempo, raggiungendo proporzioni eccessive, la Commissione ritiene che la regione-SOWAER avrebbe dovuto, a partire da una certa data, esigere da BSCA il pagamento di un canone di concessione conforme al livello che sarebbe stato determinato al momento della concessione delle misure in questione nel 2002 e nel 2003, se la regione-SOWAER avesse agito nei confronti di BSCA da investitore operante in un'economia di mercato mettendo a disposizione le sue infrastrutture in un'ottica di redditività. In tal caso, BSCA avrebbe beneficiato di un aiuto al funzionamento sotto forma di canone di concessione eccessivamente basso fino alla data in questione a titolo transitorio, ma non oltre.
- (646) La Commissione ritiene che per riportare a un livello accettabile gli effetti negativi degli aiuti sulla concorrenza e sugli scambi, affinché tali aiuti siano compatibili con il mercato interno, è necessario attuare questo approccio a posteriori sotto forma di: i) recupero presso BSCA dell'importo degli aiuti percepiti a partire dalla data in questione; e di ii) adeguamento delle modalità di calcolo del canone di concessione per il periodo successivo all'adozione della presente decisione e fino alla scadenza della concessione di cui beneficia BSCA, per fare in modo che in questo periodo BSCA versi alla regione/SOWAER un canone di concessione conforme al livello che sarebbe stato determinato al momento della concessione delle misure in questione nel 2002 e nel 2003 se la regione-SOWAER si fosse comportata nei confronti di BSCA da investitore operante in un'economia di mercato.
- (647) La determinazione della data in questione, a seguito di un confronto tra gli effetti positivi sullo sviluppo economico locale e gli effetti negativi sulla concorrenza, non può scaturire semplicemente dall'applicazione di un metodo di analisi economica, ma presuppone necessariamente il ricorso da parte della Commissione all'importante margine di valutazione di cui essa dispone in materia di compatibilità degli aiuti di Stato con il mercato interno.
- (648) A tale proposito, la Commissione osserva che l'entrata in vigore degli orientamenti sull'aviazione il 4 aprile 2014 costituisce un traguardo importante in materia di sostegno pubblico agli aeroporti, in quanto secondo gli orientamenti sull'aviazione a partire da questa data gli Stati membri non possono più concedere nuovi aiuti al funzionamento agli aeroporti con oltre tre milioni di passeggeri. L'obiettivo di questa disposizione è palesemente quello di limitare, a partire dal 4 aprile 2014, gli effetti negativi degli aiuti al funzionamento concessi agli aeroporti. La Commissione ritiene che questa data costituisca un riferimento appropriato anche nel caso di specie e che essa possa essere considerata il momento dal quale BSCA avrebbe dovuto cessare di pagare un canone di concessione troppo basso in applicazione delle misure del 2002 e del 2003. Per quanto riguarda l'aumento di capitale del 2002, alla luce delle considerazioni di cui al considerando 638 e del fatto che questa misura è stata concessa prima del 4 aprile 2014, la Commissione ritiene che se tale misura costituisce un aiuto di Stato, tale aiuto è compatibile con il mercato interno.
- (649) In conclusione, secondo la Commissione:
- le misure cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di BSCA a titolo delle convenzioni del 2002 e della decisione di investimento del 2003 costituiscono aiuti di Stato compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE fino al 3 aprile 2014 e aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno a partire dal 4 aprile 2014,

⁽²²⁵⁾ Cfr. i punti 131 e 137 degli orientamenti sull'aviazione.

- anche ipotizzando che l'aumento di capitale di BSCA sottoscritto il 3 dicembre 2002 da SOWAER costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, tale aiuto è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

6.4. Applicabilità del periodo limite agli aiuti a favore di BSCA

- (650) Secondo l'articolo 15 del regolamento di procedura, il recupero degli aiuti di Stato è soggetto a un periodo limite di 10 anni. Il periodo limite inizia il giorno in cui l'aiuto illegale viene concesso al beneficiario.
- (651) Il Belgio ritiene che la sovvenzione versata dalla regione a BSCA per alcuni servizi di BSCA legati all'attività aeroportuale benefici del periodo limite previsto dall'articolo 15 del regolamento di procedura. Secondo le autorità belghe, questa sovvenzione sarebbe infatti stata concessa il 9 luglio 1991, data della sottoscrizione della convenzione regione/BSCA e del capitolato d'oneri allegato. Il Belgio è del parere che da tale data, malgrado l'adozione di varie disposizioni prive di impatto sul principio dell'obbligo di compensazione di tali costi da parte della regione, il pagamento di tale compensazione spetti alla regione Vallonia. Solo alcuni servizi di carattere non economico previsti dall'atto aggiuntivo 6 del 15 gennaio 2008 sarebbero esclusi da questo periodo limite.
- (652) La Commissione ricorda innanzitutto, come illustrato al considerando 415, che essa ritiene di dover esaminare la sovvenzione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale unitamente agli altri elementi dell'economia della concessione (messa a disposizione delle infrastrutture e canone di concessione).
- (653) Anche ipotizzando che la sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale possa essere esaminata indipendentemente dalla convenzione SOWAER/BSCA, la Commissione rifiuta l'analisi secondo cui la misura di concessione di questa sovvenzione non sarebbe stata oggetto di sostanziali modifiche. La Commissione ritiene al contrario che la misura sia stata modificata in modo sostanziale dai tre atti aggiuntivi di seguito indicati:

6.4.1. L'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002

- (654) La Commissione osserva che, in virtù dell'articolo 25 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione regione/BSCA del 9 luglio 1991, la regione aveva accettato di farsi carico del costo dei servizi antincendio e manutenzione solo per un periodo transitorio.
- (655) Questo periodo transitorio è stato prorogato fino al 1° gennaio 2000 in applicazione dell'atto aggiuntivo 2 del capitolato d'oneri allegato alla convenzione.
- (656) Per gli anni 2000 e 2001 la regione Vallonia ha versato a BSCA sovvenzioni per le spese «antincendio e manutenzione» secondo basi giuridiche distinte dalla convenzione regione/BSCA ⁽²²⁶⁾ in quanto gli atti in questione non impegnavano la regione nei confronti di BSCA oltre gli anni 2000 e 2001.
- (657) Per quanto riguarda l'anno 2002, il Belgio fa notare che benché fosse previsto che la regione continuasse a concedere una compensazione per questi costi, la creazione di SOWAER e la costituzione di un nuovo quadro giuridico hanno comportato un ritardo nella formalizzazione della proroga di tale compensazione. Secondo le autorità belghe, il mantenimento di questo impegno è stato confermato con lettera del 5 luglio 2001 inviata da BSCA all'amministrazione vallona dei trasporti e delle infrastrutture, che espone nel dettaglio le grandi linee del bilancio 2002 di BSCA dedicate ai costi legati a questi servizi, a seguito di una conversazione telefonica nel corso della quale la regione aveva confermato la copertura di questi servizi per il 2002.

⁽²²⁶⁾ A titolo dell'anno 2000: decreto del 16 dicembre 1999 sul bilancio generale delle spese della regione Vallonia per l'esercizio finanziario 2000 e decreto del 27 settembre 2000 del governo vallone con il quale si concede una sovvenzione di gestione a BSCA destinata a coprire le spese relative ai servizi antincendio e manutenzione dell'aeroporto di Charleroi per l'anno 2000.
A titolo dell'anno 2001: decreto del 14 dicembre 2000 sul bilancio generale delle spese della regione Vallonia per l'esercizio finanziario 2001 e decreto del 4 ottobre 2001 del governo vallone con il quale si concede una sovvenzione di gestione a BSCA destinata a coprire le spese relative ai servizi antincendio e manutenzione dell'aeroporto di Charleroi per l'anno 2001.

- (658) Come precisato ai considerando 71 e 72, l'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione di concessione regione/BSCA modifica l'articolo 3.2 della convenzione regione/BSCA e prevede che la regione Vallonia rimborsi le spese (oneri e investimenti) inerenti ai servizi antincendio e manutenzione. L'atto aggiuntivo 3 modifica inoltre l'articolo 25 del capitolato d'oneri e prevede che il concessionario sottoponga all'autorità concedente il bilancio relativo alle voci antincendio e manutenzione e che tenga un conto economico separato che l'autorità concedente potrà analizzare e controllare in qualunque momento.
- (659) La Commissione ritiene che l'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione di concessione regione/BSCA incida in modo sostanziale sulla misura. Infatti l'atto aggiuntivo 3 sancisce l'impegno scritto della regione di farsi carico dei costi legati ai servizi antincendio e manutenzione, mentre non esistevano più impegni scritti della regione applicabili agli importi impegnati da BSCA dal 1° gennaio 2002.
- (660) L'atto aggiuntivo 3 modifica inoltre l'articolo 3.2 della convenzione regione/BSCA e prevede che la regione rimborsi le spese (oneri e investimenti) inerenti ai servizi antincendio e manutenzione. Esso modifica altresì l'articolo 25 del capitolato d'oneri e prevede che il concessionario sottoponga all'autorità concedente il bilancio relativo alle voci antincendio e manutenzione e che tenga un conto economico separato che in qualunque momento potrà essere analizzato e controllato dall'autorità concedente. A tale proposito, la Commissione sottolinea che l'atto aggiuntivo 3 prevede, diversamente dal passato, l'inclusione in questo conto economico dei costi degli investimenti e/o degli oneri di ammortamento degli investimenti.
- (661) Alla luce dei suddetti elementi, la Commissione ritiene che la sovvenzione versata dalla regione a BSCA per alcuni servizi di BSCA legati all'attività aeroportuale sia stata introdotta, o comunque sostanzialmente modificata, dall'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione regione/BSCA.

6.4.2. *L'atto aggiuntivo 5 alla convenzione regione/BSCA del 10 marzo 2006*

- (662) Con le seguenti disposizioni, l'atto aggiuntivo 5 alla convenzione regione/BSCA del 10 marzo 2006 ha modificato sostanzialmente l'atto aggiuntivo 3:
- in applicazione dell'articolo 3.2.2 della convenzione regione/BSCA modificato dall'atto aggiuntivo 5, la regione compensa le spese sostenute da BSCA per «i servizi antincendio e per la sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale», mentre in passato la regione compensava le spese sostenute da BSCA per i servizi di «manutenzione e antincendio». Secondo il Belgio, questa nuova formulazione mirava a definire in modo più preciso i costi a carico della regione Vallonia senza modificare in misura sostanziale l'ambito dei servizi coperti. La Commissione osserva tuttavia che anche ignorando la variazione della dicitura dei servizi per cui BSCA riceve una compensazione, il dettaglio delle spese coperte in applicazione dell'articolo 25 del capitolato d'oneri modificato dall'atto aggiuntivo 5 è diverso in quanto comprende alcune spese che non erano precedentemente menzionate: «i servizi connessi alla sicurezza del traffico a terra e del sito aeroportuale includono la manutenzione ordinaria del sito aeroportuale, (...), i piccoli lavori di asfaltatura, di manutenzione ordinaria e di riparazione della pista e degli accessi, la gestione e la manutenzione operativa dell'illuminazione e dei segnali luminosi della pista, i lavori di sfalcio, la rimozione dalla pista dei residui di gomma e il rifacimento della segnaletica, la rimozione della neve e qualunque altro servizio atto a garantire la sicurezza del traffico a terra, del sito aeroportuale e delle infrastrutture, ad eccezione degli spazi commerciali della zona aeroportuale»,
 - la sovvenzione è soggetta a massimale, mentre in passato non lo era; il massimale è applicabile dalla prima entrata in vigore dell'atto aggiuntivo 5 e incide pertanto sull'importo della sovvenzione versata dalla regione a BSCA a partire dal primo anno,
 - l'importo della sovvenzione deve essere rivisto entro luglio 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Alla fine questa revisione è avvenuta solo nel 2013, ma l'introduzione di una data di revisione modificava comunque in modo sostanziale la misura.

- (663) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che la misura abbia risentito in modo sostanziale dell'adozione dell'atto aggiuntivo 5 del 10 marzo 2006 alla convenzione regione/BSCA.

6.4.3. *L'atto aggiuntivo 6 alla convenzione regione/BSCA del 15 gennaio 2008*

- (664) L'atto aggiuntivo 6 alla convenzione regione/BSCA del 15 gennaio 2008 ha modificato in modo sostanziale l'atto aggiuntivo 5 estendendo notevolmente l'ambito dei servizi per i quali la regione versa una sovvenzione a BSCA: da quel momento, infatti, questi servizi comprendono il tracking e la registrazione dei voli, la pianificazione provvisoria dei voli, lo smistamento e la sicurezza. Tuttavia, come illustrato nella sezione 6.1.1, la Commissione ritiene che questi servizi, ad eccezione di quelli inerenti alla sicurezza, costituiscano servizi di carattere economico.

6.4.4. *Conclusioni*

- (665) La Commissione conclude che la sovvenzione versata dalla regione a BSCA per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale non può essere considerata una misura rimasta in vigore in modo continuativo che non ha registrato modifiche sostanziali dal 1991. Il versamento di questa sovvenzione si basa su diverse misure nuove, applicabili l'una di seguito all'altra. Quelle esaminate nella presente decisione sono: a) l'atto aggiuntivo 3 alla convenzione regione/BSCA del 29 marzo 2002, b) l'atto aggiuntivo 5 alla convenzione regione/BSCA del 10 marzo 2006; e c) l'atto aggiuntivo 6 alla convenzione regione/BSCA del 15 gennaio 2008.
- (666) Le misure da a) a c) non possono beneficiare del periodo limite del regolamento di procedura, essendo passati meno di dieci anni tra il momento della loro concessione e la data del 20 aprile 2011, quando la Commissione ha trasmesso al Belgio la sua prima richiesta di informazione sugli aiuti a favore di BSCA. Orbene, come precisa l'articolo 15 del regolamento di procedura, qualsiasi azione intrapresa dalla Commissione o da uno Stato membro, che agisca su richiesta della Commissione, nei confronti dell'aiuto illegale interrompe il periodo limite. La Commissione conclude che il periodo limite previsto dall'articolo 15 del regolamento di procedura non è applicabile agli aiuti a favore di BSCA esaminati nella presente decisione.

6.5. **Applicabilità del principio del legittimo affidamento alla sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi connessi all'attività aeroportuale**

- (667) All'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di procedura si legge che «[l]a Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario». In particolare, la Commissione non può chiedere il recupero degli aiuti che, pur essendo stati concessi durante il periodo di 10 anni definito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di procedura, sarebbero coperti dall'esistenza di un legittimo affidamento, in capo al loro beneficiario, derivante da atti o posizioni assunte dalla Commissione in passato.
- (668) Come indicato nella sezione 5.4 della presente decisione, il Belgio sostiene che un recupero relativo alla sovvenzione versata dalla regione per alcuni servizi legati all'attività aeroportuale sarebbe contrario al principio del legittimo affidamento.
- (669) La Corte ha tuttavia stabilito che il beneficiario di un aiuto illegale non può in generale invocare il legittimo affidamento⁽²²⁸⁾. Il beneficiario avrebbe infatti dovuto verificare che l'aiuto concessogli era stato notificato e approvato dalla Commissione. La Commissione ricorda a tale proposito che gli aiuti a favore di BSCA non sono stati notificati alla Commissione.

6.5.1. *Assenza di assicurazioni precise*

- (670) Inoltre, come precisato dalla Corte⁽²²⁹⁾, nessuno può invocare una violazione del principio del legittimo affidamento «in mancanza di assicurazioni precise che l'amministrazione gli abbia fornito (...)».

⁽²²⁸⁾ Causa C-5/89 *Commissione/Germania* [1990] ECR I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, punto 14; causa C-169/95 *Spagna/Commissione* [1997] ECR I-135, ECLI:EU:C:1997:10, punto 51; causa C-148/04 *Unicredito Italiano* [2005] ECR I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, punto 104.

⁽²²⁹⁾ Cause riunite C-182/03 e C-217/03, *Belgio e Forum 187/Commissione* [2006], ECR I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, punto 147.

- (671) Il Belgio sostiene che, considerata l'assenza di censura della Commissione nella decisione del 2004, BSCA abbia beneficiato di assicurazioni precise che la sovvenzione non era suscettibile di costituire un aiuto di Stato. In particolare, le autorità belghe fanno riferimento al punto 214 della decisione del 2004 in cui la Commissione indica che essa «non contesta la possibilità per le autorità vallone di continuare a sostenere i costi del servizio [di manutenzione-antincendio]». Il Belgio indica che questo legittimo affidamento è stato rafforzato dalla prassi decisionale della Commissione sulla distinzione tra attività economiche e attività non economiche, come ribadita nella decisione della Commissione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle.
- (672) La Commissione ritiene che l'assenza di censura in merito agli aiuti a favore di BSCA nella decisione del 2004 non possa costituire un'«assicurazione precisa». La Commissione ricorda che né la decisione di avvio del 2002, né la decisione finale del 2004 trattano delle misure a favore di BSCA. Per quanto riguarda il punto 214 della decisione del 2004, la Commissione sottolinea che questo punto deve essere letto nel suo contesto. Da tale contesto emerge che il punto in questione non può essere interpretato come un'approvazione della misura alla luce delle norme sugli aiuti di Stato, ma solo come l'esplicitazione del ragionamento secondo cui non è la conformità di questa misura rispetto alle norme sugli aiuti di Stato ad essere esaminata dalla Commissione, bensì la presa in considerazione dell'incertezza relativa alla copertura finanziaria, da parte della regione, di alcuni servizi nel piano finanziario di BSCA, ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato ai contratti del 2001.
- (673) Come illustrato ai considerando da 397 a 399 della presente decisione, la Commissione contesta che si possa dedurre dai considerando 182 e 183 della decisione relativa all'aeroporto di Lipsia-Halle che la Commissione ha ritenuto in passato che compiti paragonabili alla manutenzione e alla sicurezza del traffico, come quelli definiti dalla convenzione regione/BSCA, rientrino nell'esercizio dei pubblici poteri.

6.5.2. Prevedibilità del cambiamento della linea di condotta

- (674) Come precisato dalla Corte ⁽²³⁰⁾, «l'operatore economico prudente ed accorto, qualora sia in grado di prevedere l'adozione di un provvedimento comunitario idoneo a ledere i suoi interessi, non può invocare detto principio nel caso in cui il provvedimento venga adottato» ⁽²³¹⁾.
- (675) Secondo le autorità belghe, nessun elemento poteva permettere a BSCA di immaginare che nel 2012 la Commissione avrebbe riesaminato una misura su cui nel 2004 non aveva espresso riserve e che nel 2008 il Tribunale non aveva messo in discussione.
- (676) La Commissione nega di aver preso posizione sulle misure a favore di BSCA adottando la decisione del 2004. La decisione del 2012 non costituisce pertanto un cambiamento della sua linea di condotta.
- (677) La Commissione nega inoltre che la presente decisione costituisca un cambiamento della sua prassi decisionale in merito alla distinzione tra attività economiche e attività non economiche. Per quanto riguarda la decisione relativa all'aeroporto di Lipsia Halle, citata dal Belgio per dimostrare il presunto cambiamento di linea di condotta della Commissione, quest'ultima nega che si possa dedurre da tale decisione che la Commissione avrebbe in passato valutato che attività paragonabili alla manutenzione/sicurezza del traffico rientrino nell'esercizio dei pubblici poteri (cfr. considerando da 397 a 399).
- (678) In conclusione, la Commissione ritiene che il recupero dell'aiuto illegale e incompatibile concesso a BSCA non sia contrario al principio del legittimo affidamento.

7. CONCLUSIONE E QUANTIFICAZIONE DEGLI AIUTI DA RECUPERARE PRESSO BSCA

7.1. Aiuti concessi illegalmente a favore di BSCA

- (679) La Commissione osserva che il Belgio, adottando le convenzioni del 2002 e la decisione di investimento del 2003, ha illegalmente dato esecuzione ad aiuti a favore di BSCA in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Questi aiuti sono costituiti dalla differenza tra il canone che avrebbe richiesto un investitore operante in un'economia di mercato (di seguito «il canone conforme al prezzo di mercato») e i canoni effettivamente versati da BSCA alla regione-SOWAER.

⁽²³⁰⁾ *Idem*.

⁽²³¹⁾ Sentenza dell'11 marzo 1987, *Van den Bergh en Jurgens e Van Dijk Food Products Lopik/Commissione*, 265/85, Raccolta pag. 1155, ECLI: EU:C:1987:121, punto 44.

- (680) Il canone conforme al prezzo di mercato è il canone che BSCA avrebbe dovuto versare per fare in modo che entrambe le misure (le convenzioni del 2002 e la decisione di investimento del 2003) avessero un valore attuale netto nullo per la regione-SOWAER. La Commissione ha determinato il canone conforme al prezzo di mercato coerentemente con il ragionamento esposto al punto 6.1.2.2, che ha permesso di stabilire che le convenzioni del 2002 e la decisione di investimento del 2003 avevano determinato un canone di concessione inferiore a quello che avrebbe richiesto un investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività.
- (681) La Commissione ha ritenuto che un operatore accorto non avrebbe accettato che, sin dalla sottoscrizione della convenzione SOWAER/BSCA del 2002, BSCA pagasse un canone tale da rispecchiare gli investimenti che SOWAER si era impegnata a realizzare in virtù di tale convenzione, considerando che gli investimenti non erano stati realizzati e che BSCA non disponeva delle entrate previste da questi investimenti. Un operatore accorto avrebbe infatti accettato un aumento del canone solo una volta che il gestore avesse potuto mettere a frutto i nuovi investimenti. In caso contrario, il gestore rischierebbe di incorrere in problemi di tesoreria negli anni in cui non fosse ancora in grado di trarre ricavi dalla nuova infrastruttura. La Commissione osserva inoltre che la convenzione di subconcessione SOWAER/BSCA del 2002 prevedeva un aumento del canone di concessione per il 2007, ovvero due anni dopo l'entrata in funzione prevista allora per il nuovo terminal (2005). Di conseguenza, la Commissione ritiene che un operatore accorto avrebbe accettato che BSCA pagasse il canone fissato dalla convenzione SOWAER-BSCA del 2002 fino a due anni dopo la fine dell'anno di entrata in funzione del nuovo terminal (ossia nel 2007), ma avrebbe anche richiesto che BSCA pagasse dopo tale data un canone conforme al prezzo di mercato, ovvero tale da permettere all'entità regione-SOWAER di ottenere un valore attuale netto nullo per l'intero periodo.
- (682) La tabella 31 presenta:
- (a) il canone di concessione variabile atteso da BSCA in applicazione delle disposizioni vigenti al momento della concessione della misura del 2002 ⁽²³²⁾;
- (b) il canone di concessione aggiuntivo, pensato come un importo fisso annuo indicizzato al 2 % annuo al pari dell'inflazione ⁽²³³⁾, che BSCA avrebbe dovuto pagare a partire dal 2007 per fare in modo che i canoni di concessione dovuti da BSCA corrispondessero al canone di concessione conforme al prezzo di mercato a fronte delle convenzioni del 2002 ⁽²³⁴⁾;
- (c) il canone di concessione aggiuntivo, pensato come un importo fisso annuo indicizzato al 2 % annuo al pari dell'inflazione, che BSCA avrebbe dovuto pagare dal 2008 per fare in modo che il canone di concessione dovuto da BSCA corrispondesse al canone di concessione conforme al prezzo di mercato a fronte della decisione di investimento del 2003 ⁽²³⁵⁾;
- (a + b + c) è il canone di concessione atteso, conforme al prezzo di mercato: le cifre sono tali che il valore attuale netto delle convenzioni del 2002 e della decisione di investimento del 2003 è nullo.

Tabella 31

Canone di concessione previsto conforme al prezzo di mercato

(Eur)

	(a) Canone di concessione atteso da BSCA al momento della concessione della misura del 2002	(b) Canone di concessione da aggiungere ad (a) in modo che il VAN della misura del 2002 sia uguale a 0	(c) Canone di concessione da aggiungere in modo che il VAN della decisione di investimento del 2003 sia uguale a 0	(a + b + c) Canone di concessione conforme al prezzo di mercato
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Questo canone corrisponde alla parte variabile del canone di concessione, in quanto la parte fissa dovuta da BSCA è compensata da un versamento della regione Vallonia a BSCA.

⁽²³³⁾ Il tasso del 2 % è l'obiettivo della Banca centrale europea in termini di inflazione.

⁽²³⁴⁾ Questo canone di concessione aggiuntivo è stato calcolato ipotizzando un aumento dello stesso del 2 % annuo.

⁽²³⁵⁾ *Idem*.

(Eur)

	(a) Canone di concessione atteso da BSCA al momento della concessione della misura del 2002	(b) Canone di concessione da aggiungere ad (a) in modo che il VAN della misura del 2002 sia uguale a 0	(c) Canone di concessione da aggiungere in modo che il VAN della decisione di investimento del 2003 sia uguale a 0	(a + b + c) Canone di concessione conforme al prezzo di mercato
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Dal momento che i lavori hanno subito ritardi e che alla fine il terminal è entrato in funzione nel 2007, la Commissione ritiene che BSCA avrebbe dovuto versare un canone conforme al prezzo di mercato a partire dalla fine del 2009 ovvero dal 1° gennaio 2010. La Commissione ha considerato che del ritardo di due anni nei lavori si dovessero fare carico la regione e SOWAER, e non BSCA, essendo queste incaricate di realizzare gli investimenti. La Commissione ha pertanto ritenuto che BSCA dovesse pagare il canone di concessione conforme al prezzo di mercato solo alla fine del 2009, senza tuttavia aumentarlo rispetto all'ipotesi che essa avrebbe dovuto pagarlo alla fine del 2007 conformemente alla convezione SOWAER-BSCA del 2002.

(684) Per determinare il canone di concessione conforme al prezzo di mercato che BSCA avrebbe dovuto pagare e che essa dovrà pagare in futuro, occorre considerare il canone variabile effettivamente dovuto da BSCA (cui aggiungere i canoni (b) e (c) della tabella 31). Si osserva che, nonostante un traffico di gran lunga superiore a quello previsto nel 2002, il canone effettivamente dovuto (di cui alla colonna (a) della tabella 32) corrisponde al canone di concessione variabile atteso (di cui alla colonna (a) della tabella 31) per effetto del massimale del canone di concessione variabile previsto a partire dal 2002.

(685) La tabella 32 presenta gli elementi costitutivi del canone di concessione conforme al prezzo di mercato:

Tabella 32

Canone di concessione conforme al prezzo di mercato tenendo conto del ritardo dei lavori ⁽¹⁾

(Eur)

	(a) Canone di concessione atteso da BSCA al momento della concessione della misura del 2002	(b) Canone di concessione da aggiungere ad (a) in modo che il VAN della misura del 2002 sia uguale a 0	(c) Canone di concessione da aggiungere in modo che il VAN della decisione di investimento del 2003 sia uguale a 0	(a + b + c) Canone di concessione conforme al prezzo di mercato
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ La tabella si basa sull'ipotesi che il traffico dell'aeroporto di Charleroi sia tale che il canone di concessione variabile (a) continuerà a essere soggetto a massimale nel 2014 e nel 2015, in applicazione delle disposizioni in vigore. In caso contrario, occorrerebbe sostituire gli importi indicati nella colonna (a) per il 2014 e il 2015 con gli importi dovuti da BSCA per il canone di concessione variabile. Non ci sarebbero ripercussioni sulle colonne (b) e (c).

(686) In generale, dopo il 2013, ad esempio per l'anno $(2013 + n)$, il canone di concessione conforme al prezzo di mercato ammonta a: $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, ossia $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, dove (a) è la parte variabile del canone di concessione dovuto da BSCA per l'anno $(2013 + n)$. Come illustrato alla fine del considerando 685, per gli anni 2014 e 2015, la parte (a) sarà probabilmente soggetta a massimale. In questi calcoli del valore attuale netto e del canone di concessione conforme al prezzo di mercato per le misure del 2002 e del 2003, la Commissione ha ipotizzato l'assenza di massimale dopo il 2015. A partire dal 2016, la quota (a) del canone conforme sarà quindi uguale al 35 % delle entrate aeronautiche.

(687) In base alle ipotesi e ai metodi precedentemente descritti e qualora il canone di concessione pagato da BSCA restasse invariato, la Commissione conclude che, per effetto delle convenzioni del 2002 e della decisione di investimento del 2003, BSCA ha ottenuto e otterrebbe fino al 31 dicembre 2015 gli importi di aiuto (interessi esclusi) corrispondenti alla somma delle colonne (b) e (c) della tabella 32. Questi importi di aiuto sono indicati nella seguente tabella:

Tabella 33

Importo degli aiuti che BSCA percepirebbe fino al 31 dicembre 2015 - interessi esclusi - se il canone di concessione di BSCA restasse invariato fino al 31 dicembre 2015

(Eur)

	Aiuto legato alla misura del 2002 (interessi esclusi)	Aiuto legato alla misura del 2003 (interessi esclusi)	Aiuto totale (interessi esclusi)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Totale	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) Al 1° ottobre 2014, data della presente decisione, BSCA ha ottenuto con le convenzioni del 2002 e con la decisione di investimento del 2003 gli importi di aiuto di seguito riportati ⁽²³⁶⁾ (interessi esclusi):

Tabella 34

Importi di aiuto percepiti da BSCA fino al 30 settembre 2014 - interessi esclusi

	(Eur)		
	Aiuto legato alla misura del 2002 (interessi esclusi) ricevuto al 30 settembre 2014	Aiuto legato alla misura del 2003 (interessi esclusi) ricevuto al 30 settembre 2014	Aiuto totale (interessi esclusi) ricevuto al 30 settembre 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Totale	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Aiuti da recuperare

(689) Alla luce delle conclusioni della sezione 6.3.2 sulla compatibilità degli aiuti a favore di BSCA, solo la differenza tra il canone conforme al prezzo di mercato, calcolato secondo i metodi decritti ai considerando da 680 a 683, e il canone pagato da BSCA a partire dal 4 aprile 2014 costituisce un aiuto da recuperare.

(690) Dato che il periodo compreso tra il 4 aprile e il 1° ottobre 2014 comprende 180 giorni, l'aiuto da recuperare (interessi esclusi) al 1° ottobre 2014 ammonta a $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, pari a 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Questi importi sono gli stessi della tabella precedente fino al 2013 compreso. Per il 2014 è stato applicato un rapporto pari a $(273/365)$ in quanto il periodo dal 1° gennaio al 30 settembre comprende 273 giorni.

(691) Inoltre, finché il canone di concessione dovuto da BSCA non sarà portato al livello del canone conforme al prezzo di mercato, BSCA continuerà a percepire aiuti illegali e incompatibili i cui importi dovranno essere recuperati.

(692) Qualora il canone di concessione pagato da BSCA venisse riportato al livello del canone di concessione conforme al prezzo di mercato indicato nella tabella 32 nel corso del 2014, l'importo dell'aiuto da recuperare, interessi esclusi, sarà calcolato in base alla seguente formula:

dove N è il numero di giorni compreso tra il 4 aprile 2014 e la data in cui il canone di concessione pagato da BSCA è stato riportato al livello del canone di concessione conforme al prezzo di mercato.

Importo dell'aiuto da recuperare (interessi esclusi) = $(N/365) \times$ importo dell'aiuto per il 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR

(693) Qualora il canone di concessione pagato da BSCA venisse riportato al livello del canone di concessione conforme al prezzo di mercato indicato nella tabella 32 nel corso del 2015, l'importo dell'aiuto da recuperare, interessi esclusi, sarà calcolato in base alla seguente formula:

dove N' è il numero di giorni compreso tra il 1° gennaio 2015 e la data in cui il canone di concessione pagato da BSCA verrà riportato al livello del canone di concessione conforme al prezzo di mercato.

Importo dell'aiuto da recuperare (interessi esclusi)

= Importo dell'aiuto da recuperare per il 2014 (interessi esclusi) + importo dell'aiuto da recuperare per il 2015 (interessi esclusi)

= $[(\text{numero di giorni dal 4 aprile al 31 dicembre 2014})/365] \times$ importo dell'aiuto per il 2014 + $(N'/365) \times$ importo dell'aiuto per il 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= EUR 9 112 547 + $N' \times$ EUR 34 172

(694) Le autorità belghe devono recuperare l'importo calcolato in base alle formule di cui ai considerando 692 e 693 entro 4 mesi dalla notifica della presente decisione.

(695) Le autorità belghe devono aggiungere all'importo da recuperare gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per le imprese, ovvero ogni data effettiva di versamento degli aiuti, fino alla data dell'effettivo recupero ⁽²³⁷⁾ conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽²³⁸⁾. La Commissione considera che la data in cui l'aiuto è divenuto disponibile corrisponde alle date in cui sono stati pagati canoni inferiori al prezzo di mercato secondo le convenzioni SOWAER/BSCA in vigore al momento dei pagamenti in questione.

(696) La presente decisione non pregiudica il recupero di eventuali altri aiuti di Stato concessi a BSCA e non oggetto della presente decisione.

(697) Con lettera del 7 maggio 2014 il Belgio ha accettato che nel caso di specie, considerato l'impegno assunto dai servizi della Commissione di comunicargli quanto prima una traduzione della decisione in lingua olandese, la Commissione potesse a titolo eccezionale notificargli in virtù dell'articolo 297 del TFUE la decisione in lingua francese. Il Belgio ha accettato che solo la versione in lingua francese della decisione facesse fede e che gli effetti della decisione decorressero dalla notifica della stessa in lingua francese.

⁽²³⁷⁾ Cfr. l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 659/99 (cit.).

⁽²³⁸⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GUL 140 del 30.4.2004, pag. 1).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Le misure a favore di Ryanair Ltd (di seguito «Ryanair») - ossia l'impegno del governo vallone nei confronti di Ryanair del 6 novembre 2001, il contratto tra BSCA e Ryanair del 2 dicembre 2001, la convenzione Promocyt del 12 dicembre 2001, il contratto tra Promocyt e Leading Verge del 31 gennaio 2002, il decreto ministeriale dell'11 giugno 2004, la lettera di BSCA a Ryanair del 24 giugno 2004, l'accordo commerciale tra BSCA e Ryanair del 9 dicembre 2005, l'atto aggiuntivo del 6 dicembre 2010 al contratto tra BSCA e Ryanair e la cessione delle quote di BSCA in Promocyt il 31 marzo 2010 - non costituiscono un aiuto di Stato a favore di Ryanair Ltd ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Le misure a favore di Brussels South Charleroi Airport (di seguito «BSCA»), costituite dalla convenzione tra la Société wallonne des aéroports (di seguito «SOWAER») e BSCA del 4 aprile 2006, l'atto aggiuntivo 5 alla convenzione tra la regione Vallonia e BSCA del 10 marzo 2006 e l'atto aggiuntivo 6 alla convenzione tra la regione Vallonia e BSCA del 15 gennaio 2008, non costituiscono un aiuto di Stato a favore di BSCA ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

1. Le misure cui il Belgio ha dato illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a favore di BSCA, a titolo della convenzione di subconcessione del 15 aprile 2002 tra SOWAER e BSCA e dell'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione tra la regione Vallonia e BSCA, nonché a titolo della decisione di investimento della regione Vallonia del 3 aprile 2003 costituiscono, fino al 3 aprile 2014, aiuti di Stato compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Anche ipotizzando che l'aumento di capitale di BSCA sottoscritto il 3 dicembre 2002 da SOWAER costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, esso costituisce un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 3

Le misure cui il Belgio ha dato illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a favore di BSCA, a titolo della convenzione di subconcessione del 15 aprile 2002 tra SOWAER e BSCA e dell'atto aggiuntivo 3 del 29 marzo 2002 alla convenzione tra la regione Vallonia e BSCA, nonché a titolo della decisione di investimento della regione Vallonia del 3 aprile 2003 costituiscono, a partire dal 4 aprile 2014, aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del suddetto trattato.

Articolo 4

1. Il Belgio è tenuto a mettere fine agli aiuti di cui all'articolo 3 portando il canone di concessione dovuto da BSCA almeno al livello del canone di concessione conforme al prezzo di mercato e recuperando presso il beneficiario l'importo degli aiuti ottenuti a titolo delle misure di cui all'articolo 3, a decorrere dal 4 aprile 2014.

2. Gli importi da recuperare producono interessi a decorrere dalla data in cui sono stati messi a disposizione del beneficiario fino al loro recupero effettivo.

3. Gli interessi vengono calcolati secondo il regime dell'interesse composto, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

4. Il Belgio annulla tutti i pagamenti in sospeso degli aiuti di cui all'articolo 3 a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 5

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 3 è immediato ed effettivo.
2. Il Belgio garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 6

1. Entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, il Belgio comunica alla Commissione le seguenti informazioni:
 - a) le date in cui BSCA ha versato il canone di concessione per l'anno 2014 e il calcolo degli interessi di recupero;
 - b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e programmate per conformarsi alla decisione;
 - c) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.
2. Il Belgio informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 3. Trasmette immediatamente, su semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e agli interessi già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 7

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, addì 1° ottobre 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

ALLEGATO

Dati relativi all'importo degli aiuti ricevuti dal beneficiario, agli importi da recuperare e agli importi già recuperati

Identità del beneficiario	Importo totale dell'aiuto ricevuto (*)	Importo totale da recuperare (*) (In conto capitale)	Importi totali già rimborsati (*)	
			In conto capitale	Interessi

(*) In milioni di EUR