

DECISIONE (UE) 2018/10 DELLA COMMISSIONE
del 20 febbraio 2014
relativa all'aiuto di Stato SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Danimarca
Accordi del 1999 fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair
[notificata con il numero C(2014) 871]
(Il testo in lingua danese è il solo facente fede)
(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato le parti interessate a formulare osservazioni a norma delle suddette disposizioni ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Nel febbraio 2005, la Commissione ha ricevuto un reclamo dal gruppo SAS («SAS»). SAS ha affermato, tra l'altro, che la società dell'aeroporto di Aarhus/Aarhus Lufthavn A/S («aeroporto di Aarhus») ha concesso sovvenzioni illegali a Ryanair. Le sovvenzioni consisterebbero in tariffe aeroportuali e per l'assistenza a terra ridotte concesse a Ryanair.
- (2) La Commissione ha chiesto alla Danimarca di fornire ulteriori informazioni in merito al reclamo presentato con le lettere del 2 marzo 2005 e del 20 maggio 2006. La Danimarca ha risposto con le lettere del 18 maggio 2005 e dell'11 luglio 2006.
- (3) Con lettera datata 30 gennaio 2008 la Commissione ha informato la Danimarca della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ⁽²⁾ («decisione di avvio») per quanto riguarda l'accordo fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair. Il 30 maggio 2008 la Danimarca ha trasmesso le proprie osservazioni riguardo alla decisione di avvio.
- (4) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni entro un mese dalla data di pubblicazione.
- (5) La Commissione ha ricevuto da tre parti interessate le osservazioni sulla decisione di avvio. SAS, Ryanair e l'Associazione delle compagnie aeree europee hanno presentato le proprie osservazioni rispettivamente il 16 giugno 2008, il 29 maggio 2008 e il 4 luglio 2008. La Commissione ha trasmesso dette osservazioni alla Danimarca con lettera del 17 luglio 2008 dandole un mese di tempo per rispondere. La Danimarca ha trasmesso le sue osservazioni con lettera del 29 settembre 2008.
- (6) Con lettera del 25 marzo 2011 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni. La Danimarca ha risposto con lettera del 28 marzo 2011. Con lettera dell'8 aprile 2011 la Commissione ha chiesto a Ryanair di fornire ulteriori informazioni. Ryanair ha risposto con lettera del 15 luglio 2011. Le osservazioni di Ryanair sono state trasmesse alla Danimarca tramite lettera datata 5 agosto 2011. La Danimarca ha fornito informazioni aggiuntive con le lettere dell'8 settembre 2011, del 22 settembre 2011, del 12 aprile 2012 e del 22 maggio 2012.

⁽¹⁾ GU C 109 del 30.4.2008, pag. 15.

⁽²⁾ A decorrere dal 1° dicembre 2009, l'articolo 87 e l'articolo 88 del trattato CE sono sostituiti, rispettivamente, dall'articolo 107 e dall'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE sono da intendersi, se del caso, come riferimenti agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il TFUE ha inoltre introdotto alcune modifiche terminologiche, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e «mercato comune» con «mercato interno». Nella presente decisione è utilizzata la terminologia del TFUE.

⁽³⁾ GU C 109 del 30.4.2008, pag. 15.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. Contesto dell'indagine

- (7) L'aeroporto di Aarhus si trova a Tistrup, 36 km a nord-est della città di Aarhus in Danimarca. L'aeroporto di Aarhus, che detiene e gestisce la struttura aeroportuale, è una società a responsabilità limitata con capitale interamente pubblico. ⁽¹⁾
- (8) L'aeroporto è uno dei sei aeroporti regionali che servono il mercato dello Jylland che ha una popolazione di circa 2,5 milioni di abitanti. Per circa il 25 % della popolazione dello Jylland l'aeroporto di Aarhus è l'aeroporto più vicino. L'aeroporto più grande della regione dello Jylland è quello di Billund, situato a una distanza di 140 km (~ 1 ora e 35 minuti di viaggio in automobile). Dopo l'aeroporto di Billund, l'aeroporto di Aarhus è il secondo maggiore aeroporto della regione dello Jylland e serve soprattutto SAS (~ 48 % dei passeggeri) e Ryanair (~ 34,7 % dei passeggeri).
- (9) L'aeroporto di Aarhus può gestire circa un milione di passeggeri all'anno. Il picco di utilizzo è stato raggiunto nel 1996 quando oltre 800 000 passeggeri hanno utilizzato l'aeroporto. Nel 1996 è stato inaugurato il ponte del Grande Belt che collega le isole di Funen e Zealand e che ha portato a una riduzione del tempo necessario per viaggiare via terra fra lo Jylland e Copenaghen. Il ponte del Grande Belt ha consentito ai viaggiatori di spostarsi in automobile da Aarhus a Copenaghen. Dopo l'inaugurazione del ponte nel 1996, il numero di passeggeri dell'aeroporto di Aarhus ha iniziato a diminuire per attestarsi attorno a 600 000 persone all'anno. Nel 1999 SAS ha interrotto la rotta da Aarhus a Londra. Nello stesso anno, sono stati conclusi gli accordi fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair e quest'ultima ha iniziato a gestire una rotta quotidiana con Londra Stansted. La seguente tabella fornisce una sintesi riguardo alla variazione del numero di passeggeri dell'aeroporto di Aarhus fra il 1995 e il 2012:

Tabella 1

Variazione del numero di passeggeri di AAR 1995 – 2012

Passeggeri effettivi fra il 1995 e il 2012									
Anno	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passeggeri (migliaia)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Anno	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passeggeri (migliaia)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Le misure oggetto dell'indagine e la valutazione iniziale della Commissione

- (10) La decisione di avvio si riferisce agli accordi conclusi fra Ryanair e l'aeroporto di Aarhus nel 1999. Di conseguenza, detta decisione non pregiudica alcuna modifica o sostituzione degli accordi del 1999 o di qualsiasi accordo integrativo successivamente concluso.
- (11) Nella decisione di avvio la Commissione ha sollevato la questione relativa alla possibilità che l'aeroporto di Aarhus abbia agito, o meno, come operatore in un'economia di mercato quando ha concluso gli accordi del 1999 con Ryanair. In particolare, la Commissione ha sollevato la questione relativa alla possibilità che il livello dei diritti aeroportuali e i conseguenti sconti e sostegni commerciali offerti dall'aeroporto a Ryanair costituiscano aiuti di Stato.
- (12) La Commissione ha espresso, in particolare, dubbi relativi alla possibilità che la differenziazione dei diritti aeroportuali applicati presso l'aeroporto di Aarhus fosse basata sui ricavi e sui costi incrementali, vale a dire i ricavi e costi generati dall'attività di Ryanair nell'aeroporto. Inoltre, la Danimarca non ha fornito alla Commissione né una copia degli accordi del 1999 con Ryanair né il piano industriale che ne esamina la redditività per l'aeroporto di Aarhus. Nella sua decisione di avvio, la Commissione ha pertanto espresso dubbi relativi al fatto che il comportamento dell'aeroporto di Aarhus fosse motivato da prospettive di redditività sul lungo termine. Di conseguenza, non era da escludere la possibilità che gli accordi del 1999 abbiano fornito a Ryanair un vantaggio che non avrebbe potuto avere in condizioni di mercato normali.

⁽¹⁾ Il gestore aeroportuale è di proprietà dei seguenti comuni/distretti: comune di Århus (64,60 %), comune di Randers (16,70 %), comune di Grenå (4,80 %), comune di Ebeltøft (3,00 %), e area amministrativa di Århus (10,90 %).

- (13) La Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che l'aiuto possa essere stato dichiarato compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. A tale proposito la Commissione ha espresso, in particolare, dubbi relativi al fatto che, in tale caso, fossero state soddisfatte le condizioni di compatibilità definite dagli orientamenti sul trasporto aereo del 2005 ⁽¹⁾.

3. OSSERVAZIONI DELLA DANIMARCA

3.1. Il processo decisionale che ha condotto agli accordi del 1999 con Ryanair

- (14) Innanzitutto, la Danimarca ha presentato le sue osservazioni alla Commissione in merito alla sua assenza di imputabilità per gli accordi del 1999 con Ryanair.
- (15) La Danimarca afferma che gli accordi del 1999 sono stati conclusi fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair e non sono imputabili ad alcuna autorità pubblica. La Danimarca fa notare di non essere stata coinvolta nei negoziati degli accordi così come non lo è stata nessun'altra autorità pubblica.
- (16) La Danimarca precisa che, secondo l'aeroporto di Aarhus, la prima fase dei negoziati fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair era già stata avviata all'inizio del 1998. La Danimarca precisa ulteriormente che detti negoziati sono stati temporaneamente sospesi nella primavera del 1999 in quanto le parti non riuscivano a raggiungere un accordo.
- (17) Inoltre, la Danimarca afferma che nel giugno 1999 SAS ha annunciato che avrebbe interrotto la rotta Aarhus-Londra a partire dalla fine dell'ottobre 1999. A tale proposito, la Danimarca fa notare che durante l'estate 1999 sono stati riaperti i negoziati fra Ryanair e l'aeroporto di Aarhus, rappresentato dal suo dirigente responsabile dei partenariati per i servizi pubblici.
- (18) Per quanto riguarda i negoziati degli accordi del 1999, la Danimarca precisa che tali negoziati sono stati effettuati direttamente dal dirigente dell'aeroporto e i proprietari pubblici non hanno né proposto né approvato le condizioni definite negli accordi. Secondo la Danimarca, il dirigente che ha partecipato ai negoziati degli accordi, i quali comprendono gli sconti concessi, non era in contatto né con il consiglio di amministrazione né con nessun'altra autorità locale.
- (19) La Danimarca precisa inoltre che gli accordi del 1999 sono stati firmati direttamente dal dirigente dell'aeroporto che ha partecipato ai relativi negoziati. Inoltre, la Danimarca spiega che gli accordi del 1999 non sono stati sottoposti all'approvazione delle autorità dell'aviazione civile danese e che i diritti aeroportuali non sono stati approvati dalla Danimarca sotto forma di tariffari o sotto nessun'altra forma.
- (20) Per sostenere tali affermazioni (cfr. i considerando da 15 a 19), la Danimarca ha fornito una copia dei processi verbali delle riunioni dei consigli di amministrazione a cui hanno partecipato i rappresentanti delle autorità locali e ha altresì fornito i processi verbali delle assemblee generali annuali.
- (21) Di conseguenza, la Danimarca è del parere che né gli azionisti dell'aeroporto né le autorità dell'aviazione civile fossero stati coinvolti direttamente o indirettamente nei negoziati degli accordi del 1999 con Ryanair. La Danimarca è pertanto del parere che tali accordi non siano ad essa imputabili. In quanto non viene rispettata una delle condizioni cumulative relative al concetto di aiuti di Stato, la Danimarca è del parere che gli accordi del 1999 con Ryanair non costituiscano aiuti di Stato.

3.2. Gli accordi del 1999 fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair

- (22) La Danimarca ha fornito una copia dei due accordi conclusi fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair nel 1999 nonché ulteriori spiegazioni.

L'accordo principale del 1999

- (23) La Danimarca precisa che il 2 novembre 1999 l'aeroporto di Aarhus ha concluso un accordo con Ryanair («accordo principale»). La Danimarca afferma inoltre che l'accordo avrebbe dovuto rimanere in vigore fino al 31 ottobre 2009 (vale a dire per un periodo di 10 anni).

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

- (24) La Danimarca afferma che l'accordo principale ha obbligato Ryanair a effettuare almeno [...] ⁽¹⁾ volo dall'aeroporto di Aarhus all'aeroporto di Londra Stansted con un aereo del tipo B737 (con possibilità di riduzione del servizio solo durante i giorni festivi come, ad esempio, Natale, Capodanno e Pasqua). La Danimarca precisa che, secondo l'accordo principale, Ryanair aveva l'obbligo di generare all'aeroporto di Aarhus un traffico annuo di almeno [...] passeggeri fra il 1° gennaio 2001 e il 31 dicembre 2001.
- (25) Per quanto riguarda le tasse che Ryanair doveva pagare, la Danimarca spiega che, secondo l'accordo principale, Ryanair aveva l'obbligo di pagare all'aeroporto di Aarhus le tasse sintetizzate nella seguente tabella 2.

Tabella 2

Diritti aeroportuali che Ryanair doveva pagare all'aeroporto di Aarhus ai sensi dell'accordo principale concluso nel 1999

Diritti aeroportuali che dovevano essere pagati da Ryanair	[...]	[...]
Tassa di atterraggio/decollo per ciascuna rotazione (compresi il controllo aereo locale e la soprattassa per inquinamento acustico)	[...] DKK	
Tasse aeroportuali per ciascun passeggero in partenza	[...]	
Tassa notturna	Come da tariffa standard	
Onere di gestione dei passeggeri e delle rampe per ciascuna rotazione	[...] DKK	[...] DKK

- (26) La Danimarca fa notare che, in base all'accordo principale, l'aeroporto di Aarhus aveva l'obbligo di concedere a Ryanair uno sconto di [...] DKK (per i primi [...] anni, vale a dire [...]) o di [...] DKK (per gli ultimi [...] anni, vale a dire [...]) sulle tasse aeroportuali (ciò significa uno sconto del [...] sulle tasse aeroportuali applicabili) se Ryanair avesse ricavato un'entrata netta pari o inferiore a [...] DKK per ciascun passeggero con volo di sola andata sulla rotta Londra Stansted. La Danimarca precisa che ciò è avvenuto dal 1999 in poi.

L'accordo di commercializzazione del 1999

- (27) La Danimarca fa notare che lo stesso giorno, il 2 novembre 1999, Ryanair e l'aeroporto di Aarhus hanno concluso un secondo accordo («accordo di commercializzazione»).
- (28) La Danimarca spiega che l'accordo di commercializzazione ha comportato per l'aeroporto di Aarhus il pagamento a Ryanair di:
- i. un importo pari a [...] sostenute da Ryanair ai sensi dell'accordo principale e
 - ii. a tutti gli incrementi nel livello delle tasse aeroportuali all'aeroporto di Aarhus superiori a [...] DKK [...] e superiori a [...] DKK.
- (29) La Danimarca spiega inoltre che, in base all'accordo di commercializzazione, la riduzione degli oneri per tasse di atterraggio/decollo/operazioni notturne è stata considerata un sostegno commerciale. La Danimarca afferma che l'aeroporto di Aarhus non era a conoscenza dello scopo del sostegno commerciale fornito ma ha ipotizzato che servisse per condividere i costi della rotta Aarhus/Londra Stansted.

3.3. Applicazione della selettività e del principio dell'operatore in un'economia di mercato

- (30) Per quanto riguarda l'applicazione del principio dell'operatore in un'economia di mercato («Market Economy Operator Principle», MEOP), la Danimarca è del parere che la Commissione dovrebbe paragonare la condotta dell'aeroporto di Aarhus alla presunta condotta di un operatore privato guidato da prospettive di redditività sul lungo termine e che attua una politica settoriale.

⁽¹⁾ Questa informazione è coperta dall'obbligo del segreto professionale di cui alla comunicazione della Commissione C(2003) 4582 del 1° dicembre 2003 relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato (GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6).

- (31) La Danimarca afferma che la redditività degli accordi del 1999 con Ryanair sia da valutare per tutta la durata prevista degli accordi in questione (vale a dire per un arco temporale di dieci anni). La Danimarca afferma che gli accordi del 1999 abbiano avuto un impatto positivo sulle finanze dell'aeroporto per il periodo compreso fra il 1999 e il 2009.
- (32) La Danimarca precisa che, al momento della conclusione degli accordi del 1999 con Ryanair, l'aeroporto di Aarhus stava affrontando le seguenti sfide: in primo luogo, era in concorrenza con l'aeroporto di Billund per ottenere compagnie aeree e passeggeri e quest'ultimo godeva di una posizione concorrenziale strategica più forte in quanto costituiva il maggiore aeroporto della regione dello Jylland; in secondo luogo, l'aeroporto di Aarhus operava solo al 40 % della sua capacità e aveva già subito un calo dei passeggeri da circa 860 000 a circa 596 000 persone dal 1996 al 1999, con un'ulteriore riduzione prevista per gli anni successivi; in terzo luogo, era cessata l'attività militare dell'aeroporto, vale a dire la base aerea di Tirstrup, e ciò significava che i costi netti annuali per Aarhus relativi al controllo aereo, ai servizi antincendio, tecnici e di soccorso nonché ai servizi di assistenza a terra erano aumentati di 10-12 milioni di DKK; in quarto luogo, era prevista l'apertura di una nuova autostrada nel 2004 (nello specifico, l'autostrada di Djursland) che avrebbe fornito un collegamento di trasporto per Tirstrup più rapido e agevole.
- (33) La Danimarca spiega inoltre che era stato aperto il ponte del Grande Belt (con cui veniva data la possibilità ai viaggiatori di spostarsi in automobile da Aarhus a Copenaghen) ed era stata interrotta la rotta di SAS per Londra. La Danimarca fa notare che l'inaugurazione del ponte del Grande Belt ha ridotto il tempo di viaggio fra Aarhus e Copenaghen per i mezzi di trasporto alternativi (automobile/treno/traghetto) da circa cinque ore a circa tre ore.
- (34) La Danimarca fa notare che in tale contesto (cfr. i considerando 32 e 33) l'aeroporto di Aarhus doveva fornire incentivi per attrarre nuovi clienti e sfruttare la capacità inutilizzata. La Danimarca precisa che il direttore dell'aeroporto di Aarhus aveva previsto che Ryanair sarebbe stata in grado di procurare all'aeroporto un flusso annuo di circa [...] nuovi passeggeri. La Danimarca afferma che, in base a tali previsioni sui passeggeri, gli accordi avrebbero dovuto generare un reddito netto nel 2001 di circa [...] DKK ([...] EUR). La Danimarca spiega che l'affidabilità delle previsioni del direttore era stata confermata dai risultati effettivi, ad esempio nel 2001 il reddito netto generato dagli accordi del 1999 ammontava a [...] DKK ([...] EUR). La Danimarca sottolinea che tutti i costi (come, ad esempio, quelli per il marketing, l'assistenza a terra e altri costi) sostenuti dall'aeroporto e derivanti dalla conclusione dell'accordo con Ryanair sono finanziati direttamente attraverso i ricavi generati dal medesimo accordo. Inoltre, la Danimarca afferma che il reddito netto generato dall'accordo contribuisce alla redditività complessiva dell'aeroporto.
- (35) La Danimarca fa notare che gli accordi del 1999 con Ryanair non hanno richiesto alcun investimento da parte dell'aeroporto di Aarhus perché l'aeroporto operava solo al 40 % della sua capacità. La Danimarca precisa che, anche per quanto riguarda i costi di esercizio dell'aeroporto di Aarhus, gli accordi del 1999 con Ryanair prevedevano che il personale avrebbe potuto coprire fino al 60 % della capacità, ad esempio il personale per l'assistenza a terra era già stato finanziato con altri proventi finanziari dell'aeroporto.
- (36) Per quanto riguarda il sostegno alla commercializzazione che l'aeroporto di Aarhus avrebbe dovuto pagare a Ryanair in base all'accordo di commercializzazione, la Danimarca fa notare che la direzione dell'aeroporto si aspettava che Ryanair avrebbe fornito assistenza all'aeroporto aumentandone la visibilità ai clienti. La Danimarca precisa inoltre che l'aeroporto di Aarhus ha al contempo deciso di ridimensionare le sue altre attività di commercializzazione in quanto le medesime erano divenute di competenza di Ryanair e riguardavano, ad esempio, la pubblicità dell'aeroporto di Aarhus sul sito Internet di Ryanair e presso gli aeroporti serviti.
- (37) La Danimarca precisa che l'aeroporto di Aarhus intendeva aumentare i suoi ricavi attraverso l'aumento nel numero dei passeggeri e l'incremento dei ricavi da attività non aeronautiche (fra cui i ricavi generati dalle attività commerciali o dai parcheggi). La Danimarca precisa inoltre che, quando sono stati conclusi gli accordi del 1999 con Ryanair, l'aeroporto di Aarhus prevedeva che il parcheggio a pagamento avrebbe generato potenzialmente più entrate. Per quanto riguarda gli introiti da attività commerciali, la Danimarca precisa che è stata affittata solo il 30 % della capacità disponibile dell'aeroporto.
- (38) Per tali motivi, la Danimarca è del parere che gli accordi del 1999 con Ryanair siano stati conclusi conformemente al MEOP, in quanto detti accordi avrebbero dovuto contribuire per circa [...] DKK alla redditività dell'aeroporto nel periodo compreso fra il 1999 e il 2009, con conseguente aumento della capacità finanziaria del gestore aeroportuale.
- (39) Al fine di sostenere tale posizione, la Danimarca ha fornito il piano industriale e le ipotesi di redditività della direzione del gestore aeroportuale. La tabella 3 è fornita dalla Danimarca e sintetizza la redditività prevista per gli accordi del 1999 con Ryanair:

Tabella 3

Panoramica della redditività prevista per l'aeroporto di Aarhus tramite gli accordi del 1999 con Ryanair, in migliaia di corone danesi

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totale (valore nominale)
Ricavi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ricavi attività aeronautiche</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ricavi attività non-aeronautiche</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Assistenza a terra</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Commercializzazione</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultati economici derivanti dagli accordi del 1999 con Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) La Danimarca precisa che Ryanair non ottiene un vantaggio selettivo in quanto gli sconti concessi ai sensi degli accordi del 1999 con Ryanair sono stati precedentemente concessi anche a SAS. Inoltre, la Danimarca fa notare che, nel 1999, anche a Cimber Air A/S e a Maersk Air A/S sono stati concessi sconti del 50 % in modo analogo a Ryanair. La Danimarca afferma inoltre che anche le compagnie aeree regionali Sunair e Easyjet (la quale ha acquisito la società Go) hanno ricevuto offerte per un accordo analogo in materia di sconti. Al fine di sostenere quanto citato, la Danimarca ha fornito le copie di dette lettere.
- (41) La Danimarca ritiene che gli accordi del 1999 conclusi fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair siano stati stipulati a condizioni di mercato e che non conferiscano vantaggi a Ryanair; ritiene pertanto che non costituiscano aiuti di Stato.
- (42) Inoltre, la Danimarca precisa che la redditività prevista era stata altresì confermata dai risultati finanziari effettivi del gestore aeroportuale. La Danimarca afferma inoltre che, ad esempio, gli utili netti dell'aeroporto di Aarhus hanno raggiunto circa i 2 milioni di DKK nel 2010 e che sono previsti risultati positivi anche per gli anni successivi. La Danimarca fa notare che gli utili sono il risultato dell'aumento graduale nel numero di passeggeri e della sostituzione sul lungo termine dei voli nazionali con voli internazionali in seguito all'inaugurazione del ponte del Grande Belt.

4. OSSERVAZIONI DA PARTE DI TERZI

- (43) La Commissione ha ricevuto osservazioni da tre parti interessate.

4.1. Ryanair

- (44) Ryanair ha iniziato le sue osservazioni del 29 maggio 2008 affermando che, a suo parere, l'avvio di un procedimento di indagine formale fosse ingiustificato e non necessario. Ha anche espresso il suo rammarico per il fatto che la Commissione non le abbia concesso la possibilità di partecipare direttamente alla fase di esame preliminare.
- (45) Sulla questione in merito, Ryanair è del parere che la Commissione avrebbe dovuto basarsi su accordi commerciali standard e, pertanto, avrebbe dovuto ritenere gli accordi del 1999 conformi al MEOP per concludere, di conseguenza, che detti accordi non costituiscono aiuti di Stato. Ryanair è del parere che l'amministratore dell'aeroporto di Aarhus stia beneficiando della sua presenza all'aeroporto.

- (46) Per quanto riguarda il MEOP, Ryanair afferma che, dal punto di vista dei ricavi, devono essere presi in considerazione sia i ricavi da attività aeronautiche che quelli da attività non aeronautiche. Dal punto di vista dei costi, Ryanair fa notare che i costi pertinenti da tenere in considerazione sono i costi incrementali dati dalla conclusione dei rispettivi accordi con una compagnia aerea. Ryanair è del parere che non debbano essere tenuti in considerazione né i costi irrecuperabili né i costi generali fissi. Ryanair afferma che se una compagnia aerea conclude con un aeroporto un accordo che genera utili incrementali, il medesimo accordo non prevede alcun aiuto.
- (47) Ryanair afferma che, in generale, per un operatore in un'economia di mercato non è prevista la conclusione di accordi che generino perdite incrementali. D'altro canto, Ryanair afferma altresì che dovrebbe essere fatta un'eccezione se un aeroporto non è efficiente nel momento in cui viene concluso l'accordo, ma ritiene che il medesimo accordo possa in futuro aiutare, in qualche modo, a migliorarne l'efficienza. In tal caso, secondo Ryanair, l'operazione commerciale potrebbe essere redditizia anche se al momento della firma dell'accordo possa sembrare inferiore ai relativi costi incrementali.
- (48) Inoltre, secondo Ryanair, la Commissione avrebbe dovuto svolgere la sua valutazione con un approccio fondato sul raffronto, confrontando gli accordi conclusi da Ryanair con altri aeroporti pubblici e privati. Ryanair indica peraltro che, nella valutazione degli accordi, si dovrebbe tenere conto anche delle esternalità di rete derivanti dagli accordi del 1999.
- (49) A giudizio di Ryanair, gli accordi del 1999 esaminati corrispondono a un accordo commerciale standard fra un aeroporto e una compagnia aerea in un mercato liberalizzato. Ryanair fa notare che detti accordi si basano sulla decisione presa autonomamente dall'aeroporto di migliorare l'utilizzo della sua capacità aumentando al massimo il numero dei passeggeri, al fine di incrementare i suoi ricavi da attività aeronautiche e non aeronautiche.
- (50) Ryanair sostiene che l'aeroporto di Aarhus abbia seguito l'esempio di molti aeroporti privati in una situazione analoga, giungendo alla conclusione che il miglior modo per aumentare al massimo il numero di passeggeri sarebbe stato incentivare le compagnie aeree a trasportare molti passeggeri. Secondo Ryanair, gli aeroporti forniscono tali incentivi in quanto le compagnie aeree che trasportano molti passeggeri generano economie di scala per il gestore aeroportuale. Ryanair ritiene che il regime di incentivi dell'aeroporto di Aarhus sia stato basato sull'impegno da parte di Ryanair di generare un traffico annuo di almeno [...] passeggeri.
- (51) Ryanair fornisce esempi di altri aeroporti europei che seguono una strategia analoga a quella dell'aeroporto di Aarhus, ad esempio Londra Stansted, Londra Luton e Francoforte Hahn. Inoltre, Ryanair fa notare che per essere conforme al MEOP è sufficiente che gli accordi migliorino la situazione finanziaria dell'aeroporto nel lungo periodo.
- (52) Ryanair spiega che le tasse che deve pagare SAS non possono essere paragonate a quelle pagate da Ryanair in quanto è diverso il livello dei servizi offerti dalle due compagnie aeree in termini, ad esempio, di requisiti di assistenza a terra e di impiego degli aeromobili.
- (53) Ryanair è del parere che gli accordi del 1999 conclusi con l'aeroporto di Aarhus rispettino il MEOP.
- (54) Per quanto riguarda l'imputabilità degli accordi del 1999, Ryanair è del parere che l'aeroporto di Aarhus sia un'azienda autonoma. Ryanair afferma che i proprietari non esercitano controllo né sul suo personale direttivo né sulle sue finanze. Ryanair spiega che è stato il personale direttivo a fissare le tasse e a negoziare l'accordo con la compagnia aerea. Le autorità pubbliche o la Danimarca non sono state coinvolte nei negoziati. Inoltre, Ryanair crede che gli azionisti dell'aeroporto non controllino la fissazione delle tasse, compresa l'operazione commerciale con Ryanair.
- (55) Per quanto riguarda il vantaggio selettivo, Ryanair è del parere che, vista la mancanza di una posizione dominante da parte dell'aeroporto di Aarhus in nessun mercato dei servizi aeroportuali a livello europeo, nazionale o regionale, questo non sia pertanto tenuto, ai sensi delle norme di concorrenza dell'UE, a trattare tutti i suoi clienti in modo non discriminatorio. Tuttavia, Ryanair precisa che l'aeroporto di Aarhus ha sempre rispettato il principio di non discriminazione e, di fatto, ha offerto l'accordo successivamente concluso con Ryanair a molte altre compagnie aeree, comprese SAS, Cimber Air, Sun Air e Maersk. Ryanair fa notare che il mancato interesse da parte di tali compagnie aeree a espandere le loro attività ad Aarhus non significa che Ryanair gradisca trattamenti preferenziali. Inoltre, Ryanair afferma che i suoi accordi del 1999 con l'aeroporto di Aarhus non contengono alcun riferimento all'esclusività.

- (56) Alla luce di quanto sopra citato, Ryanair è del parere che gli accordi conclusi con l'aeroporto di Aarhus non costituiscano aiuti di Stato.

4.2. SAS

- (57) SAS ha presentato le sue osservazioni il 16 giugno 2008.
- (58) Secondo SAS, l'aeroporto di Aarhus non è indipendente dai suoi proprietari pubblici (nello specifico, le autorità pubbliche). SAS afferma che la maggior parte dei membri del consiglio di amministrazione è nominata ed eletta dai proprietari pubblici dell'aeroporto. SAS crede che i membri del consiglio di amministrazione non siano pertanto indipendenti dai loro datori di lavoro e dai proprietari che rappresentano.
- (59) Per quanto riguarda la situazione finanziaria dell'aeroporto, SAS rileva che l'aeroporto di Aarhus ha affermato di trovarsi in una situazione finanziaria solida e di ricevere un contributo annuale netto da parte di Ryanair pari a circa 5-6 milioni di DKK. SAS afferma che, anche se tale cifra fosse corretta, l'aeroporto di Aarhus ha registrato una perdita pari a 2 311 410 DKK per l'anno 2007 nonostante un aumento dei ricavi del 12,5 %.
- (60) SAS sostiene inoltre che i deboli risultati finanziari del gestore aeroportuale sono anche dimostrati dal fatto che le perdite accumulate negli ultimi cinque anni superano i 20 milioni di DKK. SAS crede che senza i contributi concessi a Ryanair la posizione finanziaria del gestore aeroportuale sarebbe stata significativamente migliore.
- (61) SAS è del parere che Ryanair abbia ricevuto un trattamento preferenziale da parte dell'aeroporto di Aarhus sotto forma di un livello di tasse aeroportuali considerevolmente ridotto nonché di ridotte tasse di decollo e atterraggio. SAS sostiene che, con la concessione a Ryanair di un trattamento preferenziale, siano stati discriminati gli altri vettori operanti nell'aeroporto.
- (62) Inoltre, SAS afferma che tali sconti non rispettano nemmeno i criteri di compatibilità per gli aiuti all'avviamento a favore delle compagnie aeree previsti dagli orientamenti sul trasporto aereo del 2005. Secondo SAS, Ryanair non sembra offrire alcuna forma di garanzia sui volumi o alcuna garanzia analoga negli accordi del 1999 conclusi con il gestore aeroportuale. Inoltre, SAS sostiene che non sembra esservi alcuna sanzione particolare nel caso Ryanair non rispetti i volumi o gli impegni inizialmente presi con l'aeroporto nel 1999, quando è stato negoziato l'accordo. SAS afferma inoltre che Ryanair ha iniziato ad aprire e chiudere rotte negli ultimi anni senza apparente impatto negativo sui benefici finanziari che il gestore aeroportuale concedeva a detta compagnia.
- (63) Secondo SAS, l'aiuto concesso a Ryanair da parte del gestore aeroportuale non è volto a sviluppare una regione sfavorita, quanto piuttosto ad attrarre ulteriori attività in modo da competere con altri aeroporti.
- (64) Infine, SAS afferma che gli accordi del 1999 con Ryanair sono attualmente in vigore da quasi dieci anni. SAS crede che, nonostante sia possibile affermare che gli accordi del 1999 possano soddisfare i criteri per gli aiuti all'avviamento a favore delle compagnie aeree definiti negli orientamenti sul trasporto aereo del 2005, il solo contesto temporale, in quanto tale, dovrebbe rendere incompatibili gli accordi del 1999 a causa delle rigide condizioni per l'approvazione di detto aiuto.
- (65) Alla luce di quanto sopra citato, SAS è del parere che gli accordi del 1999 conclusi fra Ryanair e l'aeroporto di Aarhus costituiscano un aiuto di Stato incompatibile.

4.3. Associazione delle compagnie aeree europee

- (66) L'Associazione delle compagnie aeree europee («Association of European Airlines», AEA) ha presentato le sue osservazioni il 4 luglio 2008. Le osservazioni dell'AEA sono pienamente in linea con quelle fornite da SAS.

5. OSSERVAZIONI DELLA DANIMARCA SULLE OSSERVAZIONI DI TERZI

- (67) La Danimarca ha ricevuto le osservazioni delle tre parti interessate.
- (68) La Danimarca ha iniziato le sue osservazioni affermando che gli orientamenti a cui fa riferimento SAS sono irrilevanti al fine di valutare l'esistenza di aiuti relativi agli accordi del 1999.

- (69) La Danimarca afferma di non concordare con le osservazioni di SAS per quanto riguarda l'imputabilità alla Danimarca degli accordi del 1999. Detto Stato membro afferma che per dimostrare l'imputabilità degli accordi del 1999 non è sufficiente che l'aeroporto di Aarhus sia di proprietà pubblica ma è necessario anche dimostrare l'effettivo coinvolgimento nelle decisioni del gestore aeroportuale. La Danimarca afferma che le autorità pubbliche non sono mai state coinvolte nei negoziati degli accordi del 1999.
- (70) Inoltre, la Danimarca respinge le osservazioni di SAS relative al fatto che gli accordi non contengano una «garanzia sul volume del traffico» o un meccanismo sanzionatorio nel caso di inosservanza degli obblighi da parte di Ryanair. La Danimarca spiega che gli accordi del 1999 comprendono la possibilità di rinegoziare i termini degli accordi se Ryanair non dovesse generare un traffico minimo di [...] passeggeri nel corso dei primi anni successivi alla conclusione degli accordi. Secondo la Danimarca, ciò costituisce un meccanismo sanzionatorio. Inoltre, la Danimarca è del parere che i requisiti per gli aiuti all'avviamento definiti negli orientamenti sul trasporto aereo del 2005 non siano applicabili agli accordi del 1999.
- (71) Per quanto riguarda le osservazioni di Ryanair, la Danimarca spiega che l'accordo del 1999 fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair dimostra e riflette uno sviluppo generale del mercato aeroportuale regionale.

6. ESISTENZA DI UN AIUTO

- (72) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, «[...] sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (73) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi. Pertanto, al fine di stabilire se la misura di cui trattasi costituisca un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, devono essere soddisfatte tutte le condizioni di seguito indicate. In particolare, il sostegno finanziario dovrebbe:
- i) costituire un vantaggio;
 - ii) essere concesso da uno Stato membro o attraverso risorse statali;
 - iii) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - iv) falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
 - v) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (74) In quanto l'aeroporto di Aarhus è una società di proprietà pubblica, ha chiaramente risorse pubbliche a sua disposizione. Non è pertanto necessario determinare quanto abbia beneficiato di aiuti di Stato in passato. Ad ogni modo, quando sono stati conclusi gli accordi del 1999, gli orientamenti sul trasporto aereo del 1994 ritenevano il finanziamento degli aeroporti e delle strutture aeroportuali da parte dello Stato pari a una misura generale di politica economica che non poteva essere controllata attraverso le norme del trattato relative agli aiuti di Stato. Nella sentenza della causa *Aéroports de Paris* del 12 dicembre 2000 ⁽¹⁾, il Tribunale si è pronunciato contro tale interpretazione e ha dichiarato che l'esercizio di un aeroporto costituisce un'attività economica. Fino al giorno della pronuncia della sentenza nella causa *Aéroports de Paris*, le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che il finanziamento pubblico agli aeroporti non costituisse un aiuto di Stato. A causa dell'incertezza esistente prima di tale chiarimento del diritto, le misure di finanziamento concesse prima che la sentenza venisse pronunciata non possono più essere messe in discussione sulla base di norme relative agli aiuti di Stato.
- (75) Al fine di stabilire se gli accordi del 1999 abbiano concesso a Ryanair un vantaggio, la Commissione deve valutare se, in circostanze analoghe, un aeroporto operativo in condizioni normali di economia di mercato e guidato da prospettive di redditività nel lungo periodo avrebbe concluso un accordo commerciale equivalente o analogo a quello dell'aeroporto di Aarhus ⁽²⁾. L'esistenza di un aiuto può essere solitamente esclusa se a) il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato oppure se b) è possibile dimostrare attraverso un'analisi ex ante che gli accordi con la compagnia aerea contribuiscono in misura apprezzabile alla

⁽¹⁾ Sentenza del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, *Aéroports de Paris* (Raccolta 2000, pag. II-3929, ECLI:EU:T:2000:290), punto 125.

⁽²⁾ Al fine di svolgere la sua valutazione, la Commissione ha anche affidato uno studio a Moore Stephens («esperto della Commissione»). L'esperto della Commissione ha esaminato i dati finanziari e gli accordi del 1999 conclusi da Ryanair e dall'aeroporto di Aarhus.

redditività dell'aeroporto e che detti accordi rientrano in una strategia complessiva volta ad aumentare la redditività nel lungo termine. Inoltre, l'infrastruttura aeroportuale deve essere aperta a tutte le compagnie aeree (e ciò vale anche per le infrastrutture che sono utilizzate con maggiore probabilità da determinate categorie di compagnie aeree come, ad esempio, i vettori low cost o charter).

- (76) In base alla sentenza *Charleroi* ⁽¹⁾, in fase di valutazione delle misure in questione la Commissione deve tenere in considerazione tutte le caratteristiche pertinenti delle misure e il loro contesto. In altre parole, la Commissione deve esaminare l'impatto previsto degli accordi del 1999 sull'aeroporto di Aarhus tenendo in considerazione tutte le caratteristiche della misura in questione.
- (77) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha dichiarato che «[...] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva» ⁽²⁾.
- (78) Per essere in grado di effettuare il test dell'operatore in un'economia di mercato, la Commissione deve risalire al momento in cui sono stati conclusi gli accordi del 1999 fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair (vale a dire il 2 novembre 1999). La Commissione deve altresì basare la sua valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi che erano a disposizione dell'aeroporto quando, nel 1999, sono stati firmati gli accordi con una durata di dieci anni.

Confronto con il prezzo di mercato: parametri di riferimento

- (79) Ryanair sostiene che al fine di escludere l'esistenza di un vantaggio economico non ottenibile in condizioni di mercato normali, occorre confrontare gli oneri previsti dagli accordi del 1999 con i diritti aeroportuali applicati alle compagnie aeree low cost in altri aeroporti europei.
- (80) La Commissione ritiene che i parametri di riferimento dei diritti aeroportuali possano veramente essere la base di un possibile approccio per valutare l'esistenza di aiuti alle compagnie aeree. Tuttavia, l'identificazione di un parametro di riferimento richiede anzitutto di poter scegliere un numero sufficiente di aeroporti paragonabili che forniscono servizi confrontabili in normali condizioni di mercato.
- (81) A tale proposito la Commissione osserva che all'epoca in cui sono stati conclusi gli accordi del 1999 gli aeroporti non erano considerati come imprese.
- (82) La Commissione fa inoltre notare che anche se alcuni aeroporti sono di proprietà privata o sono gestiti senza tener conto di considerazioni di ordine sociale o regionale, i prezzi praticati da tali aeroporti potrebbero essere fortemente influenzati dai prezzi praticati dalla maggior parte dei gestori aeroportuali sovvenzionati con fondi pubblici, in quanto le compagnie aeree tengono conto di tali prezzi durante i negoziati con aeroporti appartenenti a privati o gestiti da essi.
- (83) Nel caso in questione, gli aeroporti di riferimento sono imprese di proprietà pubblica o hanno ricevuto finanziamenti pubblici in passato. Inoltre, sembra diverso anche il livello dei servizi forniti dagli aeroporti utilizzati per il confronto come, ad esempio, il parcheggio di aeromobili in loco, il parcheggio di automobili per il personale di Ryanair dell'aeroporto, gli uffici nella struttura, l'hangar, le strutture di ristorazione, le aule per la formazione ecc. e gli accordi sono diversi anche per la durata.
- (84) In tali circostanze (cfr. i considerando da 79 a 83), la Commissione ritiene che attualmente non possa essere identificato un parametro di riferimento adeguato per stabilire il prezzo di mercato dei servizi forniti dal gestore aeroportuale.

Analisi della redditività degli accordi del 1999

- (85) In assenza di un parametro di mercato identificabile, la Commissione ritiene che le analisi ex ante riguardanti la redditività incrementale prevista costituiscano il criterio appropriato per la valutazione degli accordi stipulati tra gli aeroporti e le singole compagnie aeree.
- (86) La Commissione ritiene che la differenziazione dei prezzi sia una pratica commerciale corrente. Tuttavia, tali politiche di differenziazione dei prezzi dovrebbero essere giustificabili a livello commerciale per il superamento del test dell'operatore in un'economia di mercato ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Sentenza del 17 dicembre 2008 nella causa T-196/04, *Ryanair Ltd. contro Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585), punto 59 («sentenza *Charleroi*»).

⁽²⁾ Sentenza del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, *Francia contro Commissione* (Raccolta 2002, pag. I-04397, ECLI:EU:C:2002:294), punto 71 («sentenza *Stardust Marine*»).

⁽³⁾ Cfr. la decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24) e la decisione della Commissione nella causa C25/07 — Finlandia — aeroporto Pirkkala Tampere e Ryanair, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

- (87) La Danimarca sostiene che l'aeroporto di Aarhus abbia agito razionalmente e motiva quanto afferma con una copia dei calcoli ex ante effettuati dal medesimo aeroporto.
- (88) A tale proposito la Commissione rileva che l'infrastruttura dell'aeroporto utilizzata da Ryanair è aperta anche a tutte le altre compagnie aeree.
- (89) La Commissione deve valutare ulteriormente se gli accordi del 1999 possano essere considerati conformi al test dell'operatore in un'economia di mercato.
- (90) A tale proposito, la Commissione ritiene che un accordo concluso fra una compagnia aerea e un aeroporto possa superare il test dell'operatore in un'economia di mercato qualora contribuisca in misura apprezzabile, a partire da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. In fase di definizione dell'accordo, l'aeroporto dovrebbe dimostrare che nel corso della durata dell'accordo è in grado di coprire con un margine di profitto ragionevole ⁽¹⁾, in base a solide prospettive nel lungo termine ⁽²⁾, tutti i costi derivanti dall'accordo con una compagnia aerea.
- (91) Al fine di valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea superi il test dell'operatore in un'economia di mercato, 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, di interventi di sostegno alla commercializzazione o di sistemi di incentivazione. Analogamente, dovrebbero essere tenuti in considerazione tutti i costi previsti sostenuti in misura incrementale dall'aeroporto e derivanti dalle attività della compagnia aerea nell'aeroporto. Tali costi incrementali potrebbero comprendere tutte le categorie di spese o investimenti, ad esempio costi incrementali per gli investimenti, il personale e le attrezzature indotti dalla presenza della compagnia aerea nell'aeroporto. Al contrario, non dovrebbero essere presi in considerazione nella valutazione della conformità al MEOP i costi che l'aeroporto dovrebbe sostenere in ogni caso, indipendentemente dall'accordo con la compagnia aerea.
- (92) Nei calcoli di redditività svolti dal personale direttivo dell'aeroporto sono stati presi in considerazione gli impegni di Ryanair definiti negli accordi del 1999 e l'aumento previsto nel numero dei passeggeri. Secondo gli accordi del 1999, Ryanair si è impegnata ad avviare la sua attività all'aeroporto di Aarhus con almeno [...] rotazione [...]. Allo stesso tempo, Ryanair si è impegnata nel 2001 a generare un flusso annuo di almeno [...] passeggeri presso l'aeroporto di Aarhus. L'accordo principale del 1999 definisce una programmazione degli oneri per ciascuna rotazione (cfr. tabella 2). In base a [...] rotazioni [...] di Ryanair, l'aeroporto di Aarhus prevedeva di generare un traffico annuo di circa 150 000 passeggeri durante i primi anni dall'inizio dell'attività di detta compagnia aerea, con una presunta ripartizione omogenea fra i passeggeri in partenza e quelli in arrivo.
- (93) A causa dell'incremento nel traffico di passeggeri, l'aeroporto di Aarhus prevedeva anche un aumento dei suoi ricavi da attività non aeronautiche derivanti in particolare dal parcheggio di automobili. Inoltre, l'aeroporto prevedeva anche un aumento dei ricavi dalle attività commerciali presenti nell'aeroporto nel corso della durata dell'accordo con Ryanair.
- (94) Per quanto riguarda i costi previsti derivanti dalla presenza di Ryanair nell'aeroporto, l'aeroporto di Aarhus prevedeva che non sarebbe stato necessario nessun ulteriore investimento per fornire servizi a detta compagnia aerea, in quanto prima dell'inizio dell'attività di Ryanair l'aeroporto utilizzava all'incirca solo il 40 % delle proprie capacità. Di conseguenza, l'aeroporto di Aarhus ha ipotizzato che non vi sarebbe stato nessun ulteriore costo di esercizio relativo al decollo/atterraggio e all'assistenza a terra.
- (95) Nei suoi calcoli l'aeroporto di Aarhus ha tenuto conto dei costi dell'assistenza a terra. Tali costi sono stati calcolati in base ai salari di tre membri del personale per due ore di lavoro a partenza per il check-in e l'imbarco di passeggeri nei voli di Ryanair, anche se era possibile ipotizzare che tutto il personale non fosse necessario per l'intera durata di tale check-in. Inoltre, Ryanair effettua voli al di fuori delle ore di punta della mattina e della sera. Di conseguenza, il personale di assistenza a terra dell'aeroporto di Aarhus ha tempo disponibile per fornire servizi a Ryanair e non è stato necessario assumere ulteriore personale. Inoltre anche i servizi di assistenza a terra per gli aeromobili di Ryanair sono limitati. L'aeroporto di Aarhus non fornisce alcun servizio di manutenzione per gli aeromobili e non provvede nemmeno alla pulizia degli aeromobili di Ryanair. Ad ogni modo, non è necessario né un servizio di movimentazione degli aeromobili né un servizio di trasporto dei passeggeri sulla pista. I passeggeri di Ryanair si spostano a piedi dall'aeromobile al terminale.

⁽¹⁾ Un margine di profitto ragionevole è un tasso «normale» di remunerazione del capitale, ossia un tasso di rendimento che verrebbe richiesto da una società tipo per un investimento di rischio analogo.

⁽²⁾ Ciò non impedisce di prevedere che benefici futuri, nel corso della durata degli accordi, possano compensare le perdite iniziali.

- (96) Oltre ai costi relativi ai servizi di assistenza a terra, l'aeroporto di Aarhus ha tenuto conto nei suoi calcoli dei costi di commercializzazione derivanti dall'accordo di commercializzazione del 1999.
- (97) La tabella 4 sintetizza i calcoli dei ricavi e dei costi relativi agli accordi del 1999 e il loro contributo positivo alla redditività dell'aeroporto di Aarhus nel corso della loro durata. Detti calcoli si basano sul piano industriale fornito dalla Danimarca e sulle ipotesi precedentemente descritte.

Tabella 4

Calcolo della redditività incrementale in termini di valore attuale netto degli accordi del 1999 con Ryanair

in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ricavi derivanti dagli											
accordi del 1999 con Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ricavi attività aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ricavi attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi per l'aeroporto di Aarhus derivanti dagli accordi del 1999 con Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Assistenza a terra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultati economici per l'aeroporto di Aarhus derivanti dagli accordi del 1999 con Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valore attuale netto delle entrate nette derivanti dagli											
accordi con Ryanair											
— Tasso di attualizzazione = 8,5 %		[...]									
— Tasso di attualizzazione = 15 %		[...]									

- (98) La Commissione osserva che il calcolo della redditività svolto dal personale direttivo dell'aeroporto di Aarhus ha tenuto in considerazione tutti i costi derivanti dalla presenza di Ryanair nell'aeroporto (vale a dire tutti i costi incrementali). I costi derivanti dalla presenza di Ryanair sono consistiti nel sostegno alla commercializzazione e nei costi per i servizi di assistenza a terra. La Commissione rileva inoltre che l'esercizio dei voli Ryanair non ha comportato l'assunzione di ulteriore personale per l'assistenza a terra. La Commissione rileva inoltre che l'esercizio dei voli Ryanair al di fuori delle ore di punta consente all'aeroporto di utilizzare meglio la capacità inutilizzata e di essere più efficiente. Di conseguenza, tutti i costi per i servizi di assistenza a terra sembrano costituire in gran parte costi di tipo non incrementale.

[illegible]

in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Valore attuale netto delle entrate nette derivanti dagli											
accordi con Ryanair											
— Tasso di attualizzazione = 8,5 %		[...]									
— Tasso di attualizzazione = 15 %		[...]									

- (104) La Commissione rileva che anche dopo aver preso in considerazione i costi aggiuntivi (fra cui anche i costi non incrementali), come ad esempio un contributo ai costi per l'acqua, l'energia elettrica, la sicurezza e l'ammortamento in proporzione ai passeggeri trasportati ⁽¹⁾, gli accordi del 1999 forniscono comunque un contributo positivo alla redditività del gestore aeroportuale. Inoltre, secondo la valutazione svolta dall'esperto della Commissione, a causa dell'elevata percentuale dei costi non incrementali e della capacità inutilizzata, se l'aeroporto non avesse concluso un accordo con Ryanair sarebbe incorso in perdite di esercizio.
- (105) La Commissione rileva inoltre che, nel valutare gli accordi conclusi tra aeroporti e compagnie aeree, essa deve valutare anche quanto gli accordi in esame possano rientrare nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto finalizzata alla redditività almeno nel lungo termine. A tale proposito, la Commissione deve tenere conto delle prove concrete disponibili e degli sviluppi che ci si poteva ragionevolmente attendere al momento della conclusione degli accordi del 1999, in particolare riguardo alle condizioni di mercato prevalenti e, segnatamente, ai cambiamenti del mercato indotti dalla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, dall'ingresso nel mercato e dallo sviluppo di vettori low cost e charter nonché ai cambiamenti nella struttura economica e organizzativa del settore aeroportuale; al grado di diversificazione e complessità delle funzioni svolte dagli aeroporti, all'aumento della concorrenza tra compagnie aeree e aeroporti, all'ambiente economico incerto a causa dei cambiamenti nelle condizioni di mercato prevalenti o a qualsivoglia altra incertezza nel contesto economico.
- (106) Come indicato nel considerando 74, gli accordi del 1999 sono stati conclusi in un momento in cui il finanziamento di aeroporti e di infrastrutture aeroportuali da parte dello Stato veniva considerato dalla stessa Commissione come una misura generale di politica economica che non poteva essere controllata attraverso le norme del trattato sugli aiuti di Stato. Di conseguenza, fino al giorno della pronuncia della sentenza per la causa *Aéroports de Paris*, le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che il finanziamento pubblico agli aeroporti non costituisse un aiuto di Stato.
- (107) La Commissione rileva inoltre che la liberalizzazione del settore del trasporto aereo nel 1997 ⁽²⁾ ha portato all'emergere di vettori low cost operanti con un nuovo modello di impresa. Quando sono stati conclusi gli accordi del 1999, la quota di mercato UE dei vettori low cost ammontava a circa il 5 % e se ne prevedeva un potenziale di crescita.
- (108) Nel caso in esame, la Commissione rileva inoltre che, a causa dell'apertura del ponte del Grande Belt, l'aeroporto di Aarhus ha deciso di modificare il suo modello di impresa e di passare dalla gestione di voli nazionali alla gestione di voli internazionali.
- (109) Inoltre, come indicato al considerando 102, gli accordi del 1999 contribuiscono alla redditività dell'aeroporto. La Commissione osserva anche che secondo la Danimarca, a causa dell'aumento graduale dei passeggeri e del passaggio nel lungo termine dalla gestione di voli nazionali alla gestione di quelli internazionali in seguito all'apertura del ponte del Grande Belt, l'aeroporto di Aarhus ha ottenuto utili pari a circa 2 milioni di DKK nel 2010 e prevede risultati positivi anche per i prossimi anni.
- (110) Di conseguenza, gli accordi del 1999 possono essere considerati come parte di una strategia complessiva dell'aeroporto in favore della redditività almeno nel lungo periodo.
- (111) Infine, la Commissione osserva che l'infrastruttura dell'aeroporto utilizzata da Ryanair è aperta anche a tutte le altre compagnie aeree.

⁽¹⁾ La quota di passeggeri di Ryanair nell'aeroporto di Aarhus è pari a circa il 30 %.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1), regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8) e regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15).

Conclusioni

- (112) Alla luce del calcolo della redditività incrementale svolto (cfr. i considerando da 83 a 105), la Commissione conclude che gli accordi del 1999 ⁽¹⁾ fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair sono conformi al MEOP in quanto contribuiscono in misura apprezzabile, a partire da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. In altre parole, tutti i costi dell'aeroporto derivanti dall'accordo con Ryanair sono coperti dai ricavi incrementali (derivanti da attività aeronautiche e non aeronautiche) con un margine di profitto ragionevole. Inoltre, gli accordi del 1999 possono essere considerati come parte di una strategia complessiva dell'aeroporto finalizzata alla redditività almeno nel lungo periodo e l'infrastruttura utilizzata da Ryanair è aperta anche a tutte le altre compagnie aeree.
- (113) Di conseguenza, la Commissione conclude che la decisione dell'aeroporto di Aarhus di stipulare gli accordi del 1999 con Ryanair non conferisce alcun vantaggio economico alla compagnia aerea che non sarebbe stato ottenuto in normali condizioni di mercato.

7. CONCLUSIONI

- (114) Non essendo soddisfatto uno dei criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la Commissione ritiene che gli accordi del 1999 stipulati il 2 novembre 1999 fra l'aeroporto di Aarhus e Ryanair non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'accordo principale e l'accordo di commercializzazione conclusi il 2 novembre 1999 fra Aarhus Lufthavn A/S e Ryanair Ltd. non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 febbraio 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹⁾ Ciò non pregiudica alcuna modifica o sostituzione agli accordi del 1999 o a qualsivoglia altro accordo aggiuntivo concluso fra Ryanair, in modo diretto o tramite qualsiasi altro ente controllato da Ryanair, e il gestore dell'aeroporto di Aarhus.