

III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

n. 303/13/COL

del 10 luglio 2013

relativa a un regime che istituisce un fondo per voli charter destinato alla Norvegia settentrionale (Norvegia)

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA (DI SEGUITO «L'AUTORITÀ»),

VISTO l'accordo sullo Spazio economico europeo (di seguito «l'accordo SEE»), in particolare l'articolo 61 e il protocollo 26,

VISTO l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia (di seguito «l'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte»), in particolare l'articolo 24,

VISTO il protocollo 3 all'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte (di seguito il «protocollo 3»), in particolare l'articolo 1, paragrafo 2, della parte I, nonché gli articoli 6 e 7, paragrafo 4, della parte II,

Considerando quanto segue:

I. FATTI

1. Procedura

- (1) Con lettera del 2 maggio 2012, e in seguito agli scambi di opinione intercorsi con l'Autorità nella fase precedente la notifica, le autorità norvegesi hanno notificato un regime che istituisce un fondo per voli charter destinato alla Norvegia settentrionale, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della parte I del protocollo 3 ⁽¹⁾.
- (2) Con lettera del 27 giugno 2012 ⁽²⁾, l'Autorità ha informato le autorità norvegesi della propria decisione di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 1, paragrafo 2 della parte I e articolo 6, paragrafo 1 della parte II del protocollo 3 in merito al progetto di concedere aiuti nel quadro del suddetto regime.
- (3) La decisione dell'Autorità (n. 246/12/COL) relativa all'avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e nel relativo supplemento SEE ⁽³⁾.
- (4) Con lettera del 27 agosto 2012 ⁽⁴⁾, le autorità norvegesi hanno trasmesso le loro osservazioni in merito alla decisione n. 246/12/COL.
- (5) L'Autorità ha ricevuto osservazioni in merito alla decisione n. 246/12/COL da otto terzi interessati ⁽⁵⁾.
- (6) Con lettere del 15 novembre 2012 ⁽⁶⁾ e del 23 aprile 2013 ⁽⁷⁾, le autorità norvegesi hanno presentato le loro osservazioni sui commenti espressi dai terzi.

⁽¹⁾ Eventi n. 632837 e 322824.

⁽²⁾ Evento n. 638133.

⁽³⁾ GU C 291 del 27.9.2012, pag. 2 e Supplemento SEE n. 53 del 27.9.2012, pag. 36.

⁽⁴⁾ Evento n. 644991.

⁽⁵⁾ Innovative Experiences (evento n. 650797), NHO Reiseliv (evento n. 650549), NHO Luftfart (evento n. 650733), Avinor (evento n. 650806), VinterTroms AS (evento n. 650827), Northern Norway Tourist Board Ltd (evento n. 650958), le catene alberghiere Rica Hotels e Thon Hotels (evento n. 650880) e Voigt Travel b.v. (evento n. 668161).

⁽⁶⁾ Eventi n. 653590 e 653595.

⁽⁷⁾ Evento n. 669821.

2. Descrizione della misura proposta

2.1. Il regime che istituisce un fondo per voli charter

- (7) La misura consiste nella creazione di un regime che istituisce un fondo per voli charter (di seguito «il fondo per i charter» o «il regime») per la concessione di aiuti a operatori turistici che operano voli charter ⁽⁸⁾ verso tre contee della Norvegia settentrionale: Nordland, Troms e Finnmark (di seguito «le contee»). Il fondo per i charter sarà un'impresa non a scopo di lucro che fungerà da tramite per la concessione degli aiuti. La sua capitalizzazione sarà assicurata da risorse provenienti dalle tre contee.
- (8) Il fondo riguarderà voli charter verso tutti gli aeroporti della Norvegia settentrionale. Le autorità norvegesi prevedono che soltanto i grandi aeromobili ⁽⁹⁾ saranno interessati dalla misura, in quanto solo tali velivoli sono generalmente adatti a effettuare voli charter ⁽¹⁰⁾. Tutti gli aeroporti in Norvegia settentrionale dispongono di capacità in eccesso.
- (9) Gli aiuti consisteranno in un pagamento fino a un massimo del 25 % dei costi complessivi relativi ai charter sostenuti dall'operatore turistico per i voli ammissibili e sarà limitato esclusivamente alla copertura di tali costi ⁽¹¹⁾.
- (10) Le autorità norvegesi prevedono che il fondo per i charter promuoverà l'attivazione di 16 serie di charter ⁽¹²⁾ con sette rotazioni di voli per serie di charter nel primo anno, vale a dire un totale di 112 rotazioni di voli. Lo «scenario più pessimista» prevede un tasso di occupazione dei posti pari al 60 % ⁽¹³⁾, che farà scattare l'intensità di aiuto più elevata ⁽¹⁴⁾. Ipotizzando un tasso medio di occupazione dei posti del 60 %, si stima che l'importo totale di aiuti erogati dal fondo per i charter si aggirerà attorno a 8 400 000 di NOK ⁽¹⁵⁾ all'anno.
- (11) Il regime è parte di una coerente strategia di sviluppo regionale elaborata dalle autorità norvegesi. Uno degli obiettivi strategici chiave della «Politica del grande Nord» messa a punto dalla Norvegia consiste nel «rafforzare i fondamenti dell'occupazione, della creazione di valore e di benessere in tutto il paese mediante uno sforzo a livello regionale e nazionale in collaborazione con partner stranieri e i gruppi locali interessati» ⁽¹⁶⁾. La politica a favore della Norvegia settentrionale è incentrata specificamente sul turismo ed è tesa a prevenire lo spopolamento mediante la creazione di posti di lavoro nel settore turistico. La strategia per il turismo del governo norvegese fa riferimento in modo esplicito al fondo per i charter ⁽¹⁷⁾. Puntare sul turismo per prevenire lo spopolamento rappresenta una politica importante perseguita dalle autorità regionali nelle contee di Nordland, Troms e Finnmark ⁽¹⁸⁾.

⁽⁸⁾ Si definisce volo charter un volo non di linea.

⁽⁹⁾ Aeromobile di categoria Boeing 737 e superiore.

⁽¹⁰⁾ I grandi aeromobili possono attualmente essere gestiti dai seguenti aeroporti in Norvegia settentrionale: Tromsø, Bodø, Harstad Narvik/Evenes, Alta, Kirkenes (Høybuktmoen), Bardufoss, Svalbard, Lakselv (Banak), Andøya (altresi chiamati «gli aeroporti dell'aurora boreale»). Per quanto riguarda Svalbard, si veda il protocollo 40 all'accordo SEE.

⁽¹¹⁾ Per una descrizione più dettagliata del fondo si veda la sezione 2.5 qui di seguito.

⁽¹²⁾ Il termine «serie di charter» indica voli charter tra due destinazioni ripetuti nel corso di un periodo di tempo limitato (ad esempio, voli settimanali tra Bodø e Londra da febbraio ad aprile).

⁽¹³⁾ Il tasso di occupazione dei posti è la percentuale di posti venduti in un volo. Il tasso di occupazione dei posti viene calcolato in base al numero effettivo di passeggeri in partenza diviso per la capacità massima di posti a sedere dell'aeromobile.

⁽¹⁴⁾ Sono ammissibili agli aiuti le serie di charter con un tasso di occupazione dei posti medio inferiore al 60 %; tuttavia, gli aiuti massimi che possono essere concessi corrispondono comunque al 25 % dei costi charter sostenuti con un tasso di occupazione dei posti del 60 %. In presenza di un tasso di occupazione dei posti inferiore al 60 %, gli aiuti non copriranno interamente la perdita dell'operatore di charter. Il tutto è illustrato nella figura al paragrafo 26 qui di seguito.

⁽¹⁵⁾ Ciò corrisponde a un'intensità di aiuto del 25 % dei costi complessivi relativi ai voli charter. Si stima che questi ultimi ammontano a 33 600 000 NOK (300 000 NOK di costi per rotazione di voli moltiplicati per 112).

⁽¹⁶⁾ Si veda il libro bianco del governo norvegese «Il grande Nord. Obiettivi e strumenti politici», (Meld. St. 7 (2011 — 2012), la versione breve, pag. 25). Una priorità consiste nel «mantenere l'accento sul settore dei viaggi e del turismo in Norvegia settentrionale e in Svalbard e nel promuovere maggiore cooperazione e coordinamento tra gli operatori del settore dei viaggi e del turismo» (pag. 37). (http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordområdene/UD_nordomrodene_EN_web.pdf). La piattaforma politica del governo norvegese per il periodo 2009 — 2013 fa riferimento all'importanza del turismo e in particolare per la Norvegia settentrionale: «La Norvegia settentrionale è una meta turistica unica e deve avere la possibilità di realizzare e sprigionare il proprio potenziale» (pag. 22) (http://arbeiderpartiet.no/file/download/4861/58544/file/soriamoria2_english.pdf).

⁽¹⁷⁾ Si veda la strategia per il turismo del governo norvegese: «Avinor sta istituendo gli 'aeroporti dell'aurora boreale' quale marchio unificato a rappresentanza dei maggiori aeroporti della Norvegia settentrionale [...] Avinor sostiene il fondo per i charter destinato alla Norvegia settentrionale [...] Questa tipologia di fondo per i charter è tesa a promuovere viaggi in charter nella regione. I riscontri raccolti nel settore indicano che si tratta di un'iniziativa importante per incoraggiare nuovo traffico» («Destinazione Norvegia — Strategia nazionale per l'industria del turismo», pag. 76). (http://www.regjeringen.no/pages/37646196/Lenke_til_strategien-engelsk.pdf).

⁽¹⁸⁾ Per esempio, la contea di Nordland ha redatto una «Strategia per il turismo in Nordland per il periodo dal 2011 al 2015» (<http://www.nfk.no/Filnedlasting.aspx?MId=1266&Filld=11230>).

- (12) Il fondo per i charter assumerà presumibilmente la forma di un'impresa di proprietà delle tre contee. Il consiglio di amministrazione del fondo per i charter nominerà un gruppo incaricato di valutare le domande di aiuto sulla base di determinati criteri.

2.2. L'obiettivo e il possibile effetto della misura di aiuto

- (13) L'obiettivo del fondo per i charter è incrementare l'utilizzo degli aeroporti nella Norvegia settentrionale, contribuendo così allo sviluppo economico della regione. La misura di aiuto mira a ridurre il rischio economico connesso all'operatività dei voli charter (voli non di linea) verso la Norvegia settentrionale.
- (14) Le contee interessate sono regioni a bassa densità di popolazione con una densità media di 4,2 abitanti per chilometro quadrato e rientrano pertanto nella definizione di «zone meno popolate» enunciata negli orientamenti dell'Autorità in materia di aiuti di Stato a finalità regionale⁽¹⁹⁾. Queste contee si trovano inoltre a dover affrontare il problema dello spopolamento.
- (15) In passato solo pochi collegamenti charter sono stati operati verso la Norvegia settentrionale, ma senza successo⁽²⁰⁾. Un motivo di ciò potrebbero essere le norme sulla cancellazione che si applicano ai voli charter. Le cancellazioni tardive sono molto costose. Il termine per decidere se cancellare o meno un volo charter scade diversi mesi prima dell'effettuazione delle serie di voli. Se in tale data sono stati venduti solo pochi biglietti, la serie di charter è spesso soppressa, altrimenti l'operatore turistico rischierebbe di dover pagare una penale di cancellazione o di sostenere la perdita corrispondente ai posti invenduti. Gli operatori turistici ritengono che se questo rischio venisse ridotto, molti voli sarebbero mantenuti e potrebbero persino essere redditizi. Tuttavia, gli operatori turistici sembrano preferire la soppressione dei voli per il rischio di posti vuoti piuttosto che attendere nella speranza che il volo diventi redditizio grazie alle vendite tardive.
- (16) Nel 2010, l'impatto economico stimato del turismo nelle tre contee è stato di circa 14 miliardi di NOK. In tale somma sono compresi gli effetti sia diretti che indiretti del turismo⁽²¹⁾. La tabella che segue fornisce alcuni esempi di spese effettuate dai turisti ripartite tra diversi settori nelle tre contee⁽²²⁾.

Contea/settore	Cibo/bevande	Trasporto passeggeri	Attività	Cibo/bevande	Abbigliamento e calzature	Souvenir, cartine ecc.
Finnmark	311,7 mil.	470,8 mil.	51,1 mil.	192,9 mil.	45,8 mil.	23,2 mil.
Troms	453,9 mil.	1457,8 mil.	80,0 mil.	250,8 mil.	59,6 mil.	31,6 mil.
Nordland	664,0 mil.	2654,6 mil.	110,3 mil.	428,7 mil.	101,9 mil.	46,6 mil.

⁽¹⁹⁾ Gli orientamenti dell'Autorità in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il 2007 — 2013, GU L 231 del 3.9.1994, pag. 1, e il Supplemento SEE n. 32 del 3.9.1994, pag. 42, disponibili anche all'indirizzo: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>. Le ultime modifiche degli orientamenti risalgono al 6.04.2006, pubblicate nella GU L 54 del 28.2.2008, pag. 1 e Supplemento SEE n. 11 del 28.2.2008, pag. 1. Gli orientamenti corrispondono agli «Orientamenti dell'Autorità in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il 2007 — 2013» adottati dalla Commissione europea, pubblicati nella GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13 (di seguito «gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale»). Le tre contee sono regioni NUTS II. Finnmark presenta la densità di popolazione più bassa con 1,6 abitanti per chilometro quadrato.

⁽²⁰⁾ Nel 2009 l'Autorità ha approvato un regime di aiuti per lo sviluppo dei collegamenti aerei dalla seconda città più importante della Norvegia settentrionale, Bodø, si veda la decisione dell'Autorità n. 179/09/COL («Il fondo per lo sviluppo dei collegamenti aerei da Bodø»). Il fondo per lo sviluppo dei collegamenti aerei non ha ancora concesso aiuti nel quadro del regime. Per tre anni, la compagnia aerea «Norwegian» ha operato un collegamento fra Tromsø e una delle più grandi città europee. Malgrado il sostegno ricevuto da Avinor, questa rotta non era redditizia. Il collegamento è stato soppresso nel marzo del 2011. Air Baltic operava un collegamento stagionale fra Tromsø e Riga due volte la settimana dal 1° aprile al 30 settembre. Questa rotta è stata soppressa nel 2011. SAS opera un collegamento fra Tromsø e Stoccolma due volte la settimana dal 1° luglio al 15 agosto. Inoltre, una compagnia aerea russa vola tre volte la settimana da Tromsø a Murmansk, in Russia. Dato il numero ridotto di rotte internazionali, si presume che i collegamenti tra gli aeroporti della Norvegia settentrionale e le città europee rivestano un interesse commerciale ridotto per i vettori aerei (evento n. 632837).

⁽²¹⁾ Gli effetti diretti si riferiscono ai consumi pagati direttamente con i soldi dei turisti. Gli effetti indiretti indicano il valore della spesa dei turisti in un'ottica più ampia, ad esempio la domanda di beni e servizi sotto forma di subappalti.

⁽²²⁾ Tutte le cifre sono espresse in NOK e si basano su quelle riportate nella relazione «Impatto economico della vita turistica in Trøndelag e Norvegia settentrionale 2010» redatta dal comitato esecutivo per la Norvegia settentrionale (Landsdelsutvalget) e dall'associazione norvegese dell'ospitalità (NHO Reiseliv Nord-Norge).

- (17) Il settore alberghiero in Norvegia settentrionale è afflitto dal problema delle capacità in eccesso e dalla bassa operatività. Inoltre, l'impiego delle capacità varia considerevolmente nel corso dell'anno. L'industria del turismo deve fare i conti col problema del lavoro stagionale. Le autorità norvegesi ipotizzano che il fondo farà aumentare il turismo nella bassa stagione, con un effetto particolarmente positivo sull'occupazione nel settore turistico. Nel 2012 si è stimato che i turisti che si recano in Norvegia settentrionale spendono 9000 NOK (a persona) nella regione ⁽²³⁾. Le autorità norvegesi ipotizzano che un esiguo importo di aiuti erogati dal fondo per i charter possa tradursi in un livello elevato di spesa da parte dei turisti nella zona obiettivo del fondo. La tabella che segue illustra quanto detto ⁽²⁴⁾.

Tasso di occupazione dei posti medio	Numero di turisti nel primo anno	Aiuti dal fondo per i charter	Spesa turisti	Costo del fondo per i charter/spesa turisti
60 %	10 714	8 400 000	96 422 400	8,7 %
61 %	10 892	7 980 000	98 029 440	8,1 %
62 %	11 071	7 560 000	99 636 480	7,6 %
63 %	11 249	7 140 000	101 243 520	7,1 %
64 %	11 428	6 720 000	102 850 560	6,5 %
65 %	11 606	6 300 000	104 457 600	6,0 %
66 %	11 785	5 880 000	106 064 640	5,5 %
67 %	11 964	5 460 000	107 671 680	5,1 %
68 %	12 142	5 040 000	109 278 720	4,6 %
69 %	12 321	4 620 000	110 885 760	4,2 %
70 %	12 499	4 200 000	112 492 800	3,7 %
71 %	12 678	3 780 000	114 099 840	3,3 %
72 %	12 856	3 360 000	115 706 880	2,9 %
73 %	13 035	2 940 000	117 313 920	2,5 %
74 %	13 213	2 520 000	118 920 960	2,1 %
75 %	13 392	2 100 000	120 528 000	1,7 %
76 %	13 571	1 680 000	122 135 040	1,4 %
77 %	13 749	1 260 000	123 742 080	1,0 %
78 %	13 928	840 000	125 349 120	0,7 %
79 %	14 106	420 000	126 956 160	0,3 %
80 %	14 285	0	128 563 200	0,0 %

⁽²³⁾ I dati, pag. 11 (evento n. 632837), si riferiscono a una relazione dell'istituto per l'economia dei trasporti (Transportøkonomisk institutt, TØI) del 2007 n. 941/2008 (<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2008/941-2008/941-hele%2020rapporten%20elektronisk-ny.pdf>).

⁽²⁴⁾ Le autorità norvegesi hanno precisato che le cifre sono soltanto stime elaborate allo scopo di redigere un bilancio per il fondo per i charter. Le cifre contenute nella tabella non sono esatte perché sono state arrotondate.

2.3. Base giuridica nazionale per la misura di aiuto

- (18) Gli apporti di capitale da parte delle contee al fondo per i charter verranno effettuati tramite i rispettivi bilanci. La base giuridica degli aiuti concessi sarà costituita dalle decisioni delle contee in materia di bilancio ⁽²⁵⁾.
- (19) Il fondo per i charter sarà autorizzato a concedere aiuti sulla base dei propri statuti; verranno stipulati accordi standard tra il fondo per i charter e i beneficiari degli aiuti.

2.4. Beneficiari

- (20) I richiedenti il contributo del fondo per i charter saranno gli operatori turistici, *vale a dire* l'operatore del charter. Tutte le domande di aiuti al fondo per i charter devono essere sostenute da tre parti:
- l'operatore turistico, che costituisce il beneficiario diretto dell'aiuto;
 - il fornitore presso la destinazione prescelta, che potrebbe essere una società di gestione della destinazione stessa, un albergo, un ufficio turistico o qualsiasi altro fornitore commerciale di servizi turistici. Il contributo del fondo per i charter non verrà concesso a «pacchetti che prevedono solamente il volo aereo». Occorre dimostrare che il pacchetto turistico comprende una «organizzazione dei servizi a terra» nella zona d'intervento del fondo con un valore di almeno 800 NOK a turista;
 - la compagnia aerea, che deve indicare tutti i costi, i termini, le penali, gli obblighi e le responsabilità che si applicano alla serie di charter.
- (21) Il gruppo di approvazione del fondo per i charter potrebbe respingere una domanda nel caso in cui:
- siano stati raggiunti i massimali del fondo stabiliti dal consiglio di amministrazione del fondo per i charter per il periodo in questione;
 - si ritenga che uno o più partner di sostegno del beneficiario non sia in grado di conseguire i risultati commerciali attesi descritti nella domanda;
 - la domanda sia incompleta o non conforme agli orientamenti pubblicati del fondo per i charter.
- (22) Il fondo per i charter è destinato a concedere aiuti agli operatori turistici che operano voli charter verso la Norvegia settentrionale. Tali operatori possono avere sede in Norvegia settentrionale, nel SEE o al di fuori di tali territori.

2.5. Intensità di aiuto, costi ammissibili, cumulo con altri programmi

- (23) Gli aiuti consisteranno in un pagamento massimo fino al 25 % dei costi complessivi relativi ai voli charter e saranno limitati esclusivamente alla copertura di tali costi (*vale a dire*, obblighi finanziari ai sensi del contratto stipulato tra l'operatore turistico e la compagnia aerea). Altri costi sostenuti dagli operatori turistici non sono da considerarsi costi ammissibili a norma del regime.
- (24) Gli aiuti saranno calcolati sulla base del «tasso medio di occupazione dei posti» nei voli operati nell'ambito della serie di charter, escluse le tratte senza passeggeri ⁽²⁶⁾. Il tasso di occupazione dei posti viene calcolato in base al numero effettivo di passeggeri in partenza diviso per la capacità massima di posti dell'aeromobile. I dati dei passeggeri si basano sulle cifre ufficiali registrate dalle autorità aeroportuali norvegesi. Le tratte senza passeggeri non vengono prese in considerazione al momento di calcolare il tasso medio di occupazione dei posti, ma se ne tiene conto quando vengono calcolati i costi ammissibili totali per la serie di charter.

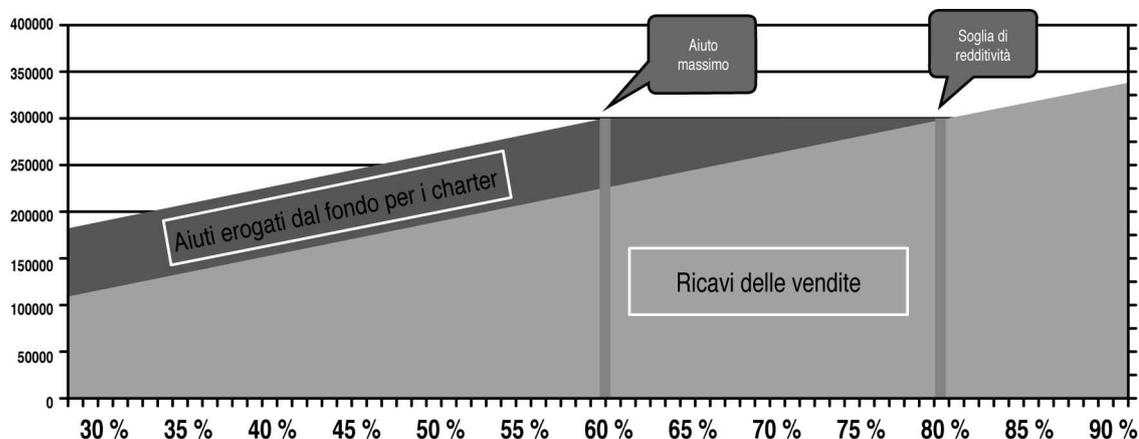
⁽²⁵⁾ È possibile che lo Stato norvegese eroghi un contributo tramite il bilancio nazionale.

⁽²⁶⁾ «Le tratte senza passeggeri» sono voli effettuati al fine di posizionare un aeromobile alla fine e all'inizio di una serie di charter. Il volo di ritorno dopo la prima partenza sarà vuoto così come il volo che va a raccogliere gli ultimi passeggeri. Le tratte senza passeggeri rappresentano un costo ingente per le serie di charter.

- (25) Gli operatori turistici sono tenuti a stabilire una soglia di redditività che corrisponde a un tasso di occupazione dei posti dell'80 % ⁽²⁷⁾. Se le vendite raggiungono solamente un tasso di occupazione dei posti pari o inferiore al 60 %, il fondo per i charter rimborsa all'operatore turistico il 25 % dei costi del charter, che corrisponde all'intensità massima di aiuto. Pertanto, il contributo massimo (25 %) verrà concesso per tassi di occupazione dei posti pari o inferiori al 60 %. Gli aiuti scendono a zero nel momento in cui il tasso di occupazione dei posti raggiunge l'80 %. La tabella che segue illustra quanto suddetto ⁽²⁸⁾.

Tasso di occupazione dei posti	Fatturato (in NOK)	Contributo dal fondo per i charter (in NOK)
50 %	187 500	75 000
55 %	206 250	75 000
60 %	225 000	75 000
65 %	243 750	56 250
70 %	262 500	37 500
75 %	281 250	18 750
80 %	300 000	0

- (26) Se l'aeromobile impiegato nell'ambito di una serie di voli charter raggiunge un tasso di occupazione dei posti compreso tra il 60 % e l'80 %, il contributo versato dal fondo per i charter coprirà le perdite subite dall'operatore turistico in relazione alla serie di charter. La figura che segue mostra il funzionamento del fondo per i charter ⁽²⁹⁾.



- (27) Come illustrato nella figura qui sopra, se i voli vengono effettuati in presenza di un tasso di occupazione dei posti inferiore al 60 %, l'operatore turistico subirà una perdita, in quanto il fatturato unito a un'intensità di aiuto del 25 % non è sufficiente a raggiungere la soglia di redditività. Gli aiuti finanziari concessi dal fondo per i charter coprono le perdite dell'operatore turistico solamente nel caso in cui il tasso di occupazione dei posti sia compreso tra il 60 % e l'80 %.
- (28) Gli aiuti saranno versati agli operatori turistici dopo che la serie di charter verso la Norvegia settentrionale è stata completata e dopo che il gruppo di approvazione del fondo per i charter ha valutato e confermato il rispetto di tutti i criteri di attribuzione.

⁽²⁷⁾ Un tasso di occupazione dei posti dell'80 % è considerato lo standard di pareggio industriale.

⁽²⁸⁾ La tabella è stata approntata dal fondo per i charter e fornisce un esempio di come funzionerà il fondo nel caso di voli da Londra alla Norvegia settentrionale effettuati con un Boeing 737-800. Si stima che il costo netto preventivato dalla compagnia aerea all'operatore turistico ammonterà a 300 000 NOK per rotazione di volo. 149 passeggeri devono acquistare un biglietto per raggiungere il punto di pareggio (80 % della capacità di un aeromobile da 186 persone).

⁽²⁹⁾ La figura è stata messa a punto dal fondo per i charter a scopo illustrativo (evento n. 632837).

- (29) Gli aiuti concessi nell'ambito del fondo per i charter sono cumulabili con altre forme di aiuti. Il finanziamento dei medesimi costi ammissibili mediante altri regimi sarà coordinato dal fondo per i charter e i massimali di aiuto di cui agli orientamenti applicabili non saranno superati. Gli aiuti al funzionamento concessi nell'ambito del fondo per i charter non sono cumulabili con aiuti *de minimis* concernenti le medesime spese ammissibili al fine di aggirare le intensità di aiuto massimo sancite negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

2.6. Monitoraggio e pubblicità

- (30) Il fondo per i charter sarà oggetto di pubblicazione in una nuova sottopagina sul sito Internet di Avinor AS ⁽³⁰⁾ e su www.visitnorthernorway.com.
- (31) Il fondo per i charter si occuperà di pubblicare un elenco annuale degli operatori turistici beneficiari degli aiuti, indicando caso per caso la fonte del finanziamento pubblico, la società beneficiaria, l'ammontare del contributo versato e il numero di passeggeri interessati.
- (32) Nel caso in cui un operatore turistico non ottemperi ai criteri stabiliti dal fondo per i charter al momento dell'erogazione dei fondi, si applicheranno i meccanismi di sanzione.

2.7. Bilancio e durata

- (33) Il bilancio del fondo per i charter, per i primi tre anni di attività, ammonterà a 30 milioni di NOK. Successivamente si procederà a ulteriori apporti di capitale solamente se necessario. I fondi patrimoniali massimi non supereranno i 30 milioni di NOK. La concessione massima ammissibile di aiuti dal fondo per i charter sarà di 15 milioni di NOK l'anno (il massimale assoluto di aiuto). Si stima tuttavia che la somma degli aiuti erogati dal fondo per i charter sarà considerevolmente inferiore a 10 milioni NOK l'anno.
- (34) Le autorità norvegesi hanno indicato che il fondo per i charter verrà istituito per una durata di 10 anni.

2.8. Motivi che hanno determinato l'avvio del procedimento di indagine formale

- (35) Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità norvegesi, l'Autorità ritiene che le condizioni di cui all'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE siano soddisfatte e che il fondo notificato comporti aiuti di Stato. Nella decisione dell'Autorità (n. 246/12/COL), l'Autorità ha espresso dubbi sull'ottemperanza del fondo all'articolo 61, paragrafo 3, dell'accordo SEE, in combinato disposto con i requisiti contenuti negli orientamenti dell'Autorità in materia di aiuti regionali. I dubbi riguardavano in particolare la possibilità di erogare aiuti al funzionamento a beneficiari diretti aventi sede al di fuori della regione della Norvegia settentrionale.

3. Osservazioni di terzi

- (36) L'Autorità ha ricevuto osservazioni da otto terzi interessati, sette a favore del fondo per i charter: Innovative Experiences ⁽³¹⁾, NHO Reiseliv ⁽³²⁾, Avinor, VinterTroms AS ⁽³³⁾, Northern Norway Tourist Board Ltd, le catene alberghiere Rica Hotels e Thon Hotels, e Voigt Travel b.v.; e uno contrario: NHO Luftfart ⁽³⁴⁾.

⁽³⁰⁾ Avinor AS è una società pubblica che gestisce la maggior parte degli aeroporti civili in Norvegia.

⁽³¹⁾ Innovative Experiences rappresenta 33 società di turismo «incentrato sulle esperienze» in Norvegia settentrionale.

⁽³²⁾ NHO Reiseliv (l'associazione norvegese dell'ospitalità) rappresenta più di 2 500 aziende che impiegano una forza lavoro di circa 55 000 unità. Il distaccamento di NHO Reiseliv in Norvegia settentrionale conta 400 membri.

⁽³³⁾ VinterTroms AS è di proprietà di sei agenzie di viaggi in Norvegia settentrionale.

⁽³⁴⁾ NHO Luftfart rappresenta aziende del settore del trasporto aereo in Norvegia e altre società interessate.

- (37) Tutti i terzi che si sono espressi *a favore* del fondo per i charter sostengono con convinzione il fondo e ne sottolineano l'importanza fondamentale per lo sviluppo regionale della Norvegia settentrionale e per la regione quale meta turistica. Di seguito sono riportate alcune delle osservazioni trasmesse all'Autorità.
- Al fine di sviluppare un turismo esperienziale che sia redditizio durante tutto l'anno nella Norvegia settentrionale, è fondamentale facilitare l'accesso a importanti gruppi di destinatari internazionali. L'afflusso di turisti aumenta sensibilmente in inverno ed è opportuno sostenere questa tendenza offrendo voli charter più diretti. Andare in auto in Norvegia settentrionale o utilizzare autobus o treni per brevi gite o visite al di fuori della stagione estiva non è un'ipotesi percorribile per i gruppi di destinatari. La Norvegia settentrionale necessita di maggiore operatività durante tutto l'anno per garantire la presenza di personale competente nel settore turistico, e al fine di sostenere una regione che rimanga vitale e interessante negli anni a venire. La relazione tra una regione popolata e attraente in cui si può vivere bene e una destinazione turistica sostenibile e autentica durante tutto l'anno è molto forte.
 - La Norvegia settentrionale è minacciata dallo spopolamento. Ad eccezione di Tromsø, tutti gli aeroporti della regione offrono ampie capacità inutilizzate a livello di terminal che potrebbero essere sfruttate per i voli internazionali a vantaggio della regione. La misura notificata convertirebbe gli aeroporti di Avinor in Norvegia settentrionale in potenti trampolini di lancio per il turismo locale incrementando l'occupazione nella zona, e lo sviluppo del turismo avrebbe pertanto un impatto decisamente positivo sulla regione.
 - Una sfida specifica del settore turistico nella Norvegia settentrionale è la difficoltà di garantire l'operatività durante tutto l'anno e assicurare una base clienti durante i mesi invernali che sia sufficiente a rendere tale operatività sostenibile e redditizia.
 - I voli charter rivestono un'importanza prioritaria per lo sviluppo del turismo invernale in Norvegia settentrionale. Il fondo per i charter sarà cruciale per sviluppare collegamenti invernali redditizi e creare occupazione durante tutto l'anno nel settore turistico a livello regionale.
 - Northern Norway Tourist Board Ltd si propone di incrementare il numero di visitatori nella regione di quasi il 100 %, da 2,9 milioni a 5 milioni entro il 2018. I voli charter sono estremamente importanti per conseguire tale obiettivo e, secondo gli operatori turistici, rappresentano l'unico modo di rendere accessibili tali destinazioni.
 - Il rischio di fallimento è elevato per gli operatori turistici in quanto la Norvegia settentrionale è una destinazione nuova e molti di questi operatori offrono già prodotti simili in mercati concorrenti. Pertanto, non sarà facile riempire i voli charter e rendere tale operazione redditizia a fronte di un prezzo equo.
 - Il fatto che negli ultimi anni si sia assistito a un calo ingente dei servizi regolari di autobus dall'Europa alla Norvegia settentrionale significa che sussiste la necessità di sostituire tale traffico con una nuova modalità, quale i voli charter.
 - I voli charter operano da un aeroporto di partenza comodo da raggiungere per i clienti e atterrano direttamente nella meta prescelta, evitando così spreco di tempo, ritardi, costi ed energia causati dai transiti su vari voli di linea.
 - La gestione di charter è un'operazione che comporta rischi ingenti, in quanto i termini di cancellazione delle compagnie aeree non coincidono con le abitudini di prenotazione dei clienti. Un incentivo in grado di contenere i rischi potrebbe sicuramente incoraggiare il traffico verso una destinazione (la Norvegia settentrionale) relativamente nuova (per la stagione invernale).
 - Organizzare e vendere pacchetti turistici per la Norvegia settentrionale utilizzando i collegamenti di linea tradizionali non rappresenta affatto una soluzione percorribile. I pacchetti comprensivi di trasporto con voli di linea rappresentano un prodotto totalmente differente e presuppongono l'ingresso in un segmento di mercato del tutto diverso.
- (38) Le osservazioni principali espresse da terzi *contro* l'istituzione di un fondo per i charter sono le seguenti ⁽³⁵⁾:
- non è corretto affermare che negli ultimi anni sono state operate solamente alcune rotte poco redditizie. Ad esempio, per molti anni SAS ha gestito collegamenti charter da Tromsø, Evenes e Bodø verso diverse destinazioni in Europa e con un incremento annuale costante nell'arco degli ultimi anni. È quindi possibile operare tali rotte su base commerciale.

⁽³⁵⁾ NHO Luftfart (evento n. 650733) (traduzione non ufficiale dal norvegese all'inglese).

- È fuorviante sostenere che gli operatori turistici si assumono i rischi maggiori per quanto riguarda i voli charter. Ad esempio, SAS offre un contratto standard che consente la cancellazione senza costi aggiuntivi fino a 60 giorni prima del volo. La cancellazione successiva a tale data è soggetta a penale.
- Il sistema norvegese dei collegamenti aerei si basa sul principio della «organizzazione a raggiera». Oslo Lufthavn Gardermoen rappresenta il punto naturale di raccordo centrale da cui si diparte tutto il traffico verso la Norvegia ed è stata la base da cui si è sviluppato un sistema nazionale forte per il trasporto aereo. Sussiste pertanto una interrelazione competitiva diretta tra le rotte aeree odierne per la Norvegia e dalla Norvegia, ed eventuali nuovi collegamenti charter che verrebbero sovvenzionati dal fondo per i charter. Vi è un numero considerevole di passeggeri internazionali sulle rotte aeree regolari dirette in Norvegia settentrionale.
- Il fondo avrà delle ripercussioni economiche dirette sulle società che operano voli di linea regolari.
- Il fondo darà luogo a una discriminazione tra i voli charter ammissibili agli aiuti ed eventuali nuovi collegamenti aerei diretti dall'estero alla Norvegia settentrionale. Gli aiuti statali concessi ai voli charter ostacoleranno l'istituzione di nuovi collegamenti di linea e violeranno il principio fondamentale della parità delle condizioni di concorrenza.
- Per essere redditizi, i voli intercontinentali devono solitamente registrare un tasso di occupazione dei posti superiore all'80 %. La posizione delle basi aeroportuali è determinante per garantire una buona offerta nel trasporto aereo verso la Norvegia a partire dalle città europee. Ad esempio, il fatto di avere una base nel Regno Unito costituirà un grande vantaggio competitivo per attrarre direttamente turisti britannici nei centri minori della Norvegia settentrionale. Pertanto, il regime finirà per favorire nella prassi i vettori aerei stranieri.
- Le autorità norvegesi hanno la piena possibilità di acquisire rotte di trasporto aereo ai sensi del regolamento n. 1008/2008 ⁽³⁶⁾.

4. Osservazioni delle autorità norvegesi

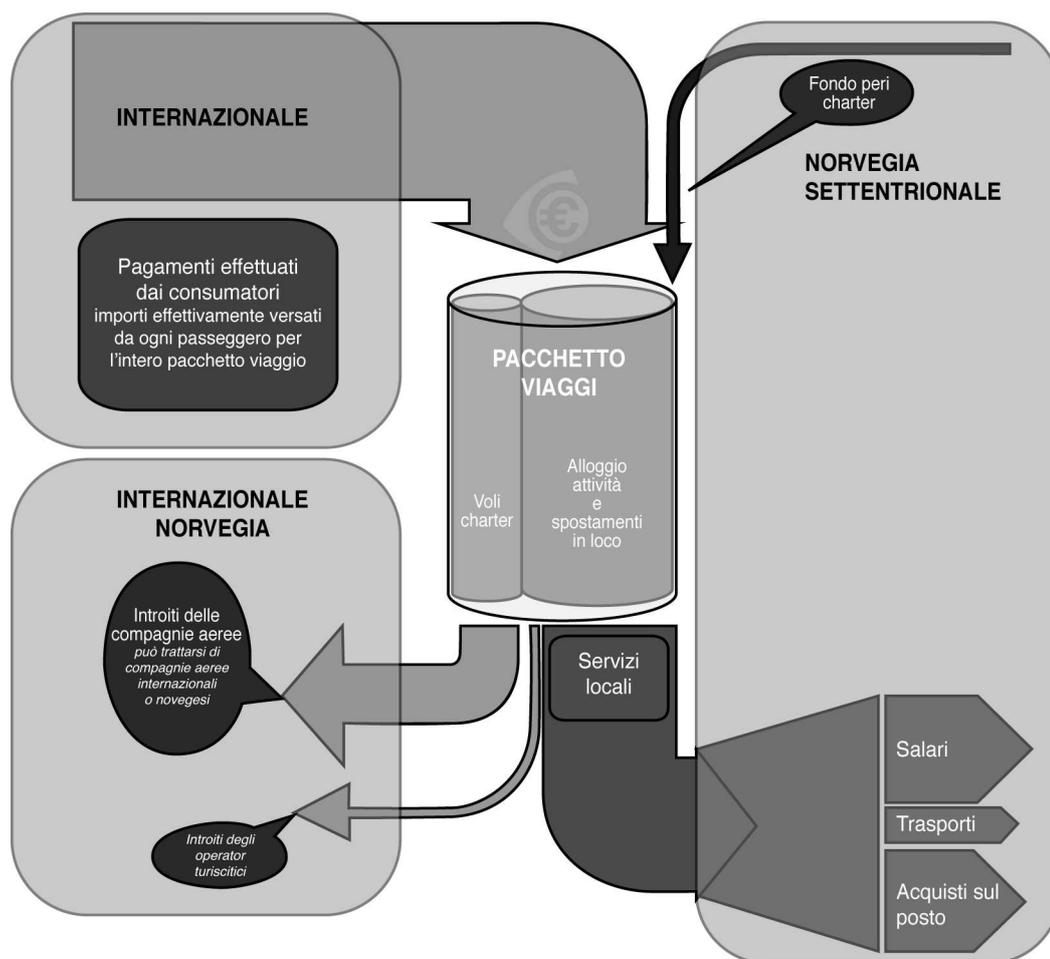
- (39) Le autorità norvegesi hanno trasmesso le loro osservazioni in merito alla decisione n. 246/12/COL in una lettera del 27 agosto 2012 ⁽³⁷⁾ e il loro parere sulle osservazioni di terzi nelle lettere del 15 novembre 2012 e del 23 aprile 2013 ⁽³⁸⁾.
- (40) La maggior parte delle regioni artiche, comprese le zone settentrionali della Norvegia, è afflitta da problemi legati a uno scarso livello di diversificazione dell'industria locale, al carattere ultraperiferico, alle lunghe distanze interne ed esterne e a condizioni meteorologiche ostili. Il fondo per i charter si propone di contribuire alla diversificazione dell'industria nella zona, creando occupazione nel settore turistico e nei segmenti a esso correlati. Le contee ritengono che il fondo per i charter rappresenterà uno strumento importante con cui frenare lo spopolamento della regione.
- (41) La concessione di aiuti a un'impresa avente sede al di fuori della zona d'intervento è pienamente conforme agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale nella misura in cui gli effetti previsti si producano nella regione ammissibile agli aiuti regionali. Scopo del fondo per i charter è produrre effetti nelle tre contee della Norvegia settentrionale.
- (42) Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale e gli orientamenti UE concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali non prevedono alcuna limitazione alla concessione di aiuti al funzionamento sulla base della sede del beneficiario, a condizione che gli effetti previsti si producano nella regione interessata. Inoltre, la prassi della Commissione europea e dell'Autorità ai sensi rispettivamente dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), del SEE, entrambi in materia di aiuto al funzionamento e di aiuti di avviamento concessi agli aeroporti regionali, ha sempre autorizzato l'erogazione degli aiuti al funzionamento senza alcuna limitazione in base alla sede del beneficiario.
- (43) Il nesso tra gli aiuti e la zona d'intervento è chiaro. La figura sottostante illustra il modo in cui il fondo per i charter si propone di produrre effetti positivi in Norvegia settentrionale ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del 24.9.2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293, 31.10.2008, pag. 3). Integrato nell'accordo SEE mediante l'allegato XIII punto 64, lettera a).

⁽³⁷⁾ Evento n. 644991.

⁽³⁸⁾ Evento n. 653590/653595 ed evento n. 669821.

⁽³⁹⁾ La figura è stata messa a punto dal fondo per i charter a scopo illustrativo (evento n. 644991).



- (44) L'attività economica generata avrà svariati effetti. La compagnia aerea riceverà un introito dall'operatore del charter per il noleggio dell'aeromobile. L'operatore turistico beneficerà degli introiti generati dai voli charter. L'impatto principale si verificherà sull'economia della Norvegia settentrionale, come illustrato dalle frecce nell'angolo in fondo a destra nella figura di cui sopra. Il fondo per i charter non prevede alcuna limitazione riguardo alla sede dell'operatore turistico che noleggia l'aeromobile, ma l'operatore turistico beneficerà degli aiuti solamente se opera una serie di voli charter verso un aeroporto regionale della Norvegia settentrionale.
- (45) Il fondo è sia necessario che adeguato ⁽⁴⁰⁾.
- (46) Le contee ritengono che il fondo per i charter sia compatibile con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale. Se l'Autorità dovesse dissentire, le contee sostengono in ogni caso la compatibilità del fondo con l'accordo SEE sulla base degli orientamenti concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, oppure direttamente sulla base dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE.
- (47) Per quanto riguarda le osservazioni di terzi, le autorità norvegesi hanno commentato in particolare le osservazioni espresse da NHO Luftfart ⁽⁴¹⁾. Le autorità norvegesi reputano che tali osservazioni sembrano basarsi su un'interpretazione divergente dei fatti.
- Le contee non hanno mai contestato l'esistenza di voli charter dalla Norvegia settentrionale verso località turistiche in Europa meridionale. Tuttavia, si tratta di un mercato diverso da quello in questione. Il mercato di interesse nel caso in questione è l'offerta e domanda di voli charter verso la Norvegia settentrionale.
 - Le contee non sono a conoscenza di contratti che offrano termini di cancellazione favorevoli come riferito da NHO Luftfart. Altri operatori e agenti del settore hanno dichiarato che la clausola standard nei contratti per voli charter è un deposito anticipato non rimborsabile del 5 – 10 %, oppure una penale di cancellazione del 5 – 10 %. In ogni caso, una scadenza di 60 giorni per la cancellazione gratuita espone comunque gli operatori turistici a un rischio considerevole, data la tendenza generale a prenotare i voli tardivamente.

⁽⁴⁰⁾ Si veda la sezione 3.3 della parte II qui di seguito.

⁽⁴¹⁾ Lettera delle autorità norvegesi del 15.11.2012 (eventi n. 653590/653595).

- Le contee esprimono incertezza sulla rilevanza dell'argomentazione avanzata da NHO Luftfart secondo cui il sistema dei collegamenti aerei in Norvegia è organizzato sulla base di un modello «a raggiera». L'intenzione del fondo per i charter è stimolare nuovo traffico e non limitare il traffico già esistente. Eventuale nuovo traffico internazionale andrà a sostegno di un nuovo sviluppo turistico, di nuove infrastrutture, nonché di un settore turistico e occupazione sostenibili. Le contee ritengono che ciò incoraggerà a sua volta un incremento della domanda di servizi di linea da Oslo alla Norvegia settentrionale. I voli charter internazionali e i voli nazionali da Oslo costituiscono servizi complementari. Un aumento dei voli charter dall'estero non pregiudicherà i modelli norvegesi esistenti per gli spostamenti aerei. Inoltre, una parte consistente degli spostamenti verso la Norvegia settentrionale è rappresentata da trasferte di lavoro, un segmento su cui il fondo in ogni caso non inciderebbe.
- Gli effetti sulla concorrenza per i voli di linea citati da NHO Luftfart sembrano esagerati. Rotte diverse costituiscono mercati diversi. Inoltre, i voli non di linea e quelli di linea rappresentano anch'essi mercati diversi.
- Si stenta a capire in che modo la misura presentata possa costituire una discriminazione. I nuovi collegamenti di linea hanno ricevuto sostegno in svariate occasioni e l'entità di tali aiuti è di gran lunga superiore a quella che verrebbe erogata mediante il fondo per i charter.
- Il fondo per i charter non presenta alcun meccanismo che possa determinare una discriminazione ai danni dei vettori norvegesi. Gli operatori norvegesi di trasporti aerei di linea non hanno le proprie basi solamente in Norvegia, come sostenuto da NHO Luftfart.
- In merito alla possibilità di acquistare servizi di trasporto aereo su rotte non redditizie ai sensi del regolamento n. 1008/2008, alle contee sfugge la rilevanza dell'osservazione.

II. VALUTAZIONE

1. Presenza di aiuti di Stato

1.1. Aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE

(48) L'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE recita:

«Salvo deroghe contemplate dal presente accordo, sono incompatibili con il funzionamento del medesimo, nella misura in cui incidano sugli scambi fra parti contraenti, gli aiuti concessi da Stati membri della Comunità, da Stati AELS (EFTA) o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

1.2. Presenza di risorse statali

(49) La misura di aiuto deve essere concessa dallo Stato o mediante risorse statali.

(50) Le autorità norvegesi hanno riferito che il fondo per i charter verrà presumibilmente finanziato direttamente dai bilanci delle tre contee (senza escludere un finanziamento diretto da parte dello Stato norvegese).

(51) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che tale condizione sia soddisfatta, in quanto il fondo sarà finanziato con risorse delle contee o con risorse dello Stato ⁽⁴²⁾.

1.3. Favorire determinate imprese o la produzione di beni specifici

(52) In primo luogo, la misura di aiuto deve conferire ai beneficiari un vantaggio che li sollevi dai costi cui solitamente fanno fronte con i loro bilanci.

⁽⁴²⁾ Le autorità norvegesi hanno inoltre citato il fatto che, in futuro, il fondo per i charter potrebbe essere cofinanziato da imprese private. La valutazione condotta dall'Autorità non ha esaminato tale possibilità, in quanto l'opzione in questione sembra essere relativamente incerta.

- (53) Gli operatori turistici che beneficeranno del regime riceveranno aiuti diretti che ridurranno i costi relativi ai charter per determinate serie di charter. I fornitori di servizi aventi sede nelle tre contee che beneficeranno dall'aumento dei turisti nella regione trarranno vantaggi indiretti dal regime.
- (54) In secondo luogo, la misura di aiuto deve essere selettiva, nel senso che dovrà favorire determinate imprese o la produzione di beni specifici.
- (55) Solamente gli operatori turistici che operano voli charter diretti in Norvegia settentrionale beneficeranno direttamente del fondo. Analogamente, altri operatori (fornitori di servizi) aventi sede nelle tre contee beneficeranno indirettamente del fondo.
- (56) L'Autorità ritiene pertanto che la misura sia selettiva.

1.4. *Distorsione della concorrenza*

- (57) Gli aiuti di Stato rientrano nell'ambito dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE se falsano o minacciano di falsare la concorrenza e incidono sugli scambi fra parti contraenti dell'accordo SEE. Perché si applichi l'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, è sufficiente che gli aiuti minaccino di falsare la concorrenza mediante il conferimento di un vantaggio selettivo. Si considera che gli aiuti falsino la concorrenza se sono concessi a un'impresa che svolge attività in concorrenza con altre imprese.
- (58) I beneficiari diretti degli aiuti concessi nel quadro del regime sono gli operatori turistici che noleggiavano aeromobili verso la Norvegia settentrionale (voli non di linea). Gli operatori turistici sono attivi in svariati paesi e in un settore caratterizzato da una forte concorrenza. I beneficiari indiretti del fondo sono i fornitori di servizi nel settore turistico della Norvegia settentrionale, i quali beneficeranno degli aiuti sotto forma di incremento della domanda da parte di turisti stranieri. Gli aiuti potrebbero incoraggiare i turisti a scegliere di recarsi in Norvegia settentrionale invece di optare per mete turistiche in altri paesi. La distorsione della concorrenza non avviene solo a livello di operatori turistici ma possibilmente anche a livello di fornitori di servizi. Inoltre, gli aeroporti competono a livello internazionale per attrarre nuovi voli e nuove tratte. Pertanto, gli aiuti potrebbero anche eventualmente dare luogo a una distorsione della concorrenza tra gli aeroporti.
- (59) L'Autorità è del parere che il fondo possa rafforzare la posizione degli operatori che beneficiano direttamente o indirettamente del fondo rispetto ai loro concorrenti cui non viene conferito un vantaggio analogo. Pertanto, eventuali aiuti concessi nell'ambito del fondo potrebbero essere visti come una distorsione o una minaccia di distorsione della concorrenza.

1.5. *Effetto sugli scambi fra le parti contraenti*

- (60) Si considera che gli aiuti statali concessi a imprese specifiche incidano sugli scambi fra le parti contraenti dell'accordo SEE se il beneficiario svolge un'attività economica che presuppone scambi tra le parti contraenti. Gli aiuti verranno concessi a operatori turistici che offrono pacchetti turistici che portano turisti in Norvegia dall'estero. Per definizione, si tratta quindi di un'attività transfrontaliera. Inoltre, il settore turistico della Norvegia settentrionale, che beneficerà indirettamente del fondo, è in concorrenza con i settori turistici di altri paesi SEE.
- (61) Di conseguenza, i finanziamenti statali di cui alla misura presentata incideranno sugli scambi fra le parti contraenti dell'accordo SEE.

1.6. *Conclusione*

- (62) L'Autorità ritiene che siano soddisfatte tutte le condizioni descritte all'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, e pertanto che il fondo in oggetto presupponga aiuti di Stato. Gli aiuti di Stato sono compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE solamente se rientrano in una delle deroghe di cui all'articolo 61, paragrafo 3, dell'accordo SEE.

2. Requisiti procedurali

- (63) La misura di aiuto prevista dal fondo è considerata un aiuto al funzionamento. Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale prevedono che «i regimi di aiuti al funzionamento non sono compresi nelle carte degli aiuti a finalità regionale e sono valutati caso per caso in base alla notifica effettuata dallo Stato membro interessato ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 della parte I del protocollo 3 all'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte»⁽⁴³⁾.
- (64) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 della parte I del protocollo 3, «all'Autorità di vigilanza sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. [...] Lo Stato interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale».
- (65) Con la presentazione di una notifica in relazione al fondo per i charter in data 2 maggio 2012⁽⁴⁴⁾, le autorità norvegesi hanno ottemperato al requisito di notifica di cui all'articolo 1, paragrafo 3 della parte I del protocollo 3.
- (66) Mediante la non attuazione del regime notificato, le autorità norvegesi si sono conformate all'obbligo di non dare esecuzione alle misure di cui all'articolo 3 della parte II del protocollo 3.
- (67) Come previsto dalla procedura formale, l'Autorità ha esaminato le osservazioni trasmesse dalle autorità norvegesi e quelle espresse da terzi.

3. Compatibilità dell'aiuto

3.1. Valutazione della misura di aiuto ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, dell'accordo SEE in combinato disposto con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale

- (68) Sulla base della deroga di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE, possono essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE:

«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».

- (69) Ai fini della valutazione della sua compatibilità, l'aiuto in questione costituisce, come già precisato, un aiuto al funzionamento. Gli aiuti al funzionamento sono diretti a sollevare un'impresa dai costi cui avrebbe dovuto normalmente far fronte nell'ambito della propria gestione corrente o delle proprie normali attività⁽⁴⁵⁾. Gli aiuti al funzionamento sono in generale vietati.
- (70) Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale sanciscono quanto segue:

«ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera a.) e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE, gli aiuti di Stato concessi per favorire lo sviluppo economico di determinate zone svantaggiate all'interno del SEE possono essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE. Gli aiuti di questo tipo sono definiti aiuti di Stato a finalità regionale. Gli aiuti di Stato a finalità regionale sono aiuti agli investimenti a favore delle grandi imprese o, in determinate circostanze particolari, di aiuti al funzionamento, in entrambi i casi destinati a regioni specifiche al fine di riequilibrare disparità regionali» (sottolineature aggiunte)⁽⁴⁶⁾.

- (71) Gli orientamenti prevedono inoltre:

«In deroga a quanto previsto al punto precedente, gli aiuti al funzionamento che non siano progressivamente ridotti e limitati nel tempo possono essere autorizzati soltanto nelle regioni meno popolate, nella misura in cui sono destinati a prevenire o ridurre lo spopolamento continuo di tali regioni»⁽⁴⁷⁾. Le regioni meno popolate rappresentano o appartengono a regioni a livello NUTS-II per la Norvegia e a livello NUTS IV per l'Islanda con una densità di popolazione uguale o inferiore a 8 abitanti per km² e si estendono ad aree limitrofe e contigue più piccole che soddisfano lo stesso criterio di densità della popolazione» (sottolineature aggiunte)⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴³⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 81.

⁽⁴⁴⁾ Eventi n. 632837 e 322824.

⁽⁴⁵⁾ Si vedano: la causa T-348/04 *SIDE/Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-625, punto 99), la causa T-162/06 *Kronoply GmbH/Commissione* (Raccolta 2009, pag. II-1, punto 75).

⁽⁴⁶⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 1.

⁽⁴⁷⁾ È compito degli Stati EFTA dimostrare che gli aiuti proposti sono necessari o adeguati a impedire o ridurre il continuo spopolamento (si vedano gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, nota a piè di pagina 65).

⁽⁴⁸⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 69.

3.2. Gli aiuti possono essere autorizzati soltanto nelle regioni meno popolate

3.2.1. Le tre contee appartengono alle regioni meno popolate

- (72) Come previsto negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, gli aiuti al funzionamento che non siano progressivamente ridotti e limitati nel tempo possono essere autorizzati soltanto nelle regioni meno popolate, nella misura in cui sono destinati a prevenire o ridurre lo spopolamento continuo di tali regioni. Le regioni meno popolate sono regioni con una densità di popolazione uguale o inferiore a 8 abitanti per chilometro quadrato ⁽⁴⁹⁾.
- (73) Le tre contee presentano una densità di popolazione di 4,2 abitanti per chilometro quadrato, pertanto soddisfano le condizioni sancite negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per beneficiare della valutazione di compatibilità più flessibile per una misura di aiuto al funzionamento.

3.2.2. I beneficiari diretti del fondo non sono necessariamente ubicati nelle regioni meno popolate — nesso tra la misura di aiuto e lo sviluppo regionale della Norvegia settentrionale

- (74) Gli aiuti come tali saranno assegnati agli operatori turistici che potrebbero avere sede al di fuori della Norvegia/del SEE. I beneficiari diretti degli aiuti non avranno pertanto necessariamente sede nelle regioni meno popolate.
- (75) Nella sua decisione di apertura, l'Autorità si è chiesta se un regime che preveda la concessione di aiuti al funzionamento a beneficiari che potrebbero avere sede al di fuori delle regioni meno popolate possa essere considerato compatibile con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale. L'Autorità si è chiesta se il fatto che le imprese nella regione interessata costituiscono indirettamente obiettivo del fondo costituisca un nesso sufficientemente forte per lo sviluppo regionale della zona.
- (76) Le autorità norvegesi hanno sostenuto che il nesso tra gli aiuti all'operatore turistico e lo sviluppo regionale della Norvegia settentrionale sia sufficiente per i seguenti motivi:
- il regime si applicherà esclusivamente a voli charter verso Norvegia settentrionale;
 - saranno ammissibili agli aiuti concessi dal fondo solamente i pacchetti che comprendono una «organizzazione dei servizi a terra»; e
 - gli aiuti accordati a norma del fondo per i charter saranno versati agli operatori turistici dopo che saranno stati completati i voli nella zona oggetto del fondo.
- (77) L'Autorità rileva che un operatore turistico riceverà gli aiuti solamente se opera una serie di voli charter verso un aeroporto regionale della Norvegia settentrionale. Gli aiuti non saranno concessi nel caso di trasporto di turisti su voli charter al di fuori di questa regione. È evidente che la zona oggetto di intervento del fondo è la Norvegia settentrionale, che è una delle regioni meno popolate della Norvegia. L'Autorità fa inoltre notare il requisito secondo cui il fondo si applica solamente a pacchetti che comprendono una «organizzazione dei servizi a terra» in tale regione. Ciò significa che il fondo potrebbe avere un impatto diretto sulla regione in quanto attirerà turisti che altrimenti non vi si recherebbero. La «organizzazione dei servizi a terra» dovrebbe assicurare che i turisti soggiornino nella regione durante le loro vacanze in Norvegia settentrionale. Il fondo stipula che la «organizzazione dei servizi a terra» debba avere un valore di almeno 800 NOK a turista. Gli aiuti del fondo per i charter verranno erogati una volta che sarà stata portata a termine la serie di charter e dopo che sarà stata documentata la soddisfazione dei criteri di assegnazione. Uno dei criteri di assegnazione prevede che la domanda sia sostenuta da un fornitore di servizi turistici presso la destinazione stessa. Gli aiuti non saranno concessi a «pacchetti che prevedono solamente il volo aereo». I fornitori di servizi aventi sede nelle tre contee beneficeranno dell'aumento dei turisti e del conseguente incremento della domanda di servizi da essi erogati e, come tali, trarranno vantaggi indiretti dal fondo. Le tabelle alla sezione 2.2 della parte I del presente documento concernenti la spesa dei turisti nella regione dimostrano che un aumento dei turisti avrà un impatto economico diretto sul settore turistico della regione. L'Autorità ritiene probabile che gli effetti economici principali del fondo confluiscano nella zona oggetto di intervento del fondo stesso.

⁽⁴⁹⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 22, lettera a).

- (78) L'Autorità rileva inoltre che la Commissione europea ha autorizzato la concessione di aiuti regionali a beneficiari aventi sede al di fuori delle regioni ammissibili agli aiuti regionali. Ad esempio, in una decisione concernente l'Italia (Sicilia), la Commissione ha riscontrato che i contributi erogati per coprire i costi e diretti ad agevolare il trasporto turistico a mezzo di voli charter erano compatibili con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera a) del TFUE. I contributi erano destinati agli operatori turistici che assumevano il noleggio di aeromobili per il trasporto di turisti in Sicilia. È stata inoltre riscontrata la compatibilità dei contributi volti a coprire i costi sostenuti per il trasporto in Sicilia a favore di agenzie di viaggio italiane e straniere per i trasporti effettuati a mezzo inclusive tour, ovvero a mezzo ferrovia e nave-pullman ⁽⁵⁰⁾.
- (79) Sulla base di ciò, l'Autorità è giunta alla conclusione che, sebbene il beneficiario diretto degli aiuti possa avere sede al di fuori della Norvegia settentrionale, il fondo presenta un legame sufficiente con la regione in cui si dovranno produrre gli effetti per cui le risorse sono state stanziare.

3.3. Gli aiuti devono essere necessari o adeguati a prevenire o ridurre lo spopolamento continuo

- (80) È compito degli Stati EFTA interessati dimostrare che gli aiuti sono necessari e adeguati a prevenire o ridurre lo spopolamento continuo ⁽⁵¹⁾.
- (81) Affinché la misura notificata sia considerata *necessaria*, le autorità norvegesi devono dimostrare che sussiste la necessità di un intervento statale per conseguire l'obiettivo di prevenire o ridurre lo spopolamento continuo.
- (82) Le autorità norvegesi hanno informato l'Autorità che la Norvegia settentrionale, una delle regioni meno popolate d'Europa, è sempre stata molto scarsamente popolata ed è afflitta da decenni dal problema dello spopolamento. Le autorità norvegesi ritengono pertanto che sia necessario adottare misure ulteriori per stabilizzare l'insediamento nella regione e per impedirne l'ulteriore spopolamento. Il fondo rappresenta uno degli strumenti necessari per conseguire tale obiettivo. Le autorità norvegesi riconoscono che l'istituzione del fondo per i charter non risolverà di per sé il problema dello spopolamento, ma ritengono che, inserito in una politica più generale, intensificherà l'attività economica nella regione e manterrà e creerà nuovi posti di lavoro. Le opportunità occupazionali e il reddito atteso sono i fattori che influiscono in modo decisivo sulla scelta del luogo di residenza.
- (83) Affinché il fondo sia considerato *adeguato*, le autorità norvegesi devono dimostrare che non sembrano esistere altre misure più adeguate a conseguire l'obiettivo di prevenire o ridurre lo spopolamento nelle regioni meno popolate ⁽⁵²⁾.
- (84) Le autorità norvegesi sostengono che il fondo sia adeguato in quanto rappresenta il miglior provvedimento disponibile per aumentare il turismo, creare occupazione nel settore turistico e contribuire pertanto a ridurre lo spopolamento nella regione. Secondo le autorità, gli aiuti tradizionali agli investimenti di per sé non rappresentano sempre lo strumento più adatto per affrontare i problemi specifici della regione. L'occupazione è cruciale per sostenere i livelli di popolazione. Il turismo è un settore in crescita ed è un'industria ad alto impiego di manodopera e al contempo dipendente da una forza lavoro locale. Una delle sfide correlate allo sviluppo di un'industria del turismo in Norvegia settentrionale è la redditività e la natura stagionale di tale settore. Il fondo per i charter si propone di intensificare il turismo nella bassa stagione, contribuendo pertanto alla creazione di occupazione durante tutto l'anno. Le autorità norvegesi sostengono che una misura di aiuto che limitasse l'erogazione delle proprie risorse solamente alle società locali della regione non darebbe luogo a un aumento del numero di voli a destinazione degli aeroporti in questione (e di conseguenza del turismo nella zona) né impedirebbe lo spopolamento. A loro avviso, il fondo per i charter è lo strumento con la più alta probabilità di successo e con i minori effetti distorsivi. Alla luce di ciò, considerano il fondo adeguato.
- (85) Nella sua decisione di apertura, l'Autorità ha espresso dubbi in relazione alla misura notificata e in particolare si è chiesta se gli obiettivi dichiarati del fondo non possano essere conseguiti con mezzi diversi dall'erogazione di aiuti al funzionamento destinati a operatori turistici che organizzano pacchetti turistici con voli charter (non di linea) (ad esempio, con pacchetti che includono voli di linea).

⁽⁵⁰⁾ Decisione n. 1999/99/CE del 3 giugno 1998 concernente la legge della Regione siciliana n. 25/93 recante interventi straordinari per l'occupazione (GUL 32 del 5.2.1999, pag. 18).

⁽⁵¹⁾ Si vedano gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, nota a piè di pagina 65.

⁽⁵²⁾ Si veda ad esempio la decisione dell'Autorità n. 228/06/COL del 19.7.2006 sul regime di aiuti notificato concernente i contributi alla sicurezza sociale con differenziazioni a livello regionale: «Sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità norvegesi, l'Autorità ritiene che non sia scontato che misure diverse dagli aiuti al funzionamento siano più adatte al conseguimento dell'obiettivo di prevenire o ridurre lo spopolamento nelle regioni meno popolate» (pag. 23).

- (86) L'Autorità ritiene che le autorità norvegesi abbiano chiarito alcuni dei dubbi dell'Autorità a tale proposito e abbiano pertanto dimostrato che sussiste la necessità di un intervento statale e che il regime è necessario quale strumento per prevenire lo spopolamento nella regione della Norvegia settentrionale. L'Autorità reputa inoltre che il fondo per i charter possa essere considerato uno strumento con cui aumentare il turismo nella regione e conseguentemente incrementare l'occupazione in una delle regioni meno popolate della Norvegia. Tale conclusione è avallata da terzi operanti in diversi segmenti dell'industria del turismo nella regione, i quali si sono espressi a favore del fondo. Tuttavia, l'Autorità ha espresso dubbi sull'adeguatezza e gli effetti del fondo in termini di sviluppo e prevenzione dello spopolamento della regione. Non è evidente in che modo gli obiettivi non si sarebbero potuti raggiungere con altre modalità, quali l'organizzazione di pacchetti che utilizzano voli di linea.
- (87) Nella sua valutazione l'Autorità ha tenuto conto degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale che stipulano quanto segue:
- «quando si prevede, a titolo eccezionale, di concedere aiuti individuali ad hoc ad una singola impresa o aiuti limitati ad un ambito di attività, spetta allo Stato membro dimostrare che il progetto contribuisce ad una strategia coerente di sviluppo regionale» (sottolineature aggiunte) ⁽⁵³⁾.
- (88) La Norvegia settentrionale è considerata una priorità in termini di sviluppo regionale e l'obiettivo del governo norvegese è prevenire lo spopolamento e incoraggiare l'insediamento in tale regione. Il sostegno al settore turistico è considerato un fattore chiave per lo sviluppo della regione e le autorità norvegesi sostengono che la creazione di possibilità occupazionali rivesta una particolare importanza per conseguire l'obiettivo di impedire o ridurre lo spopolamento nella regione.
- (89) L'istituto per l'economia dei trasporti ha stimato che nel 2007 i turisti stranieri giunti in aereo hanno speso 7 480 NOK per acquisti prepagati e 6 730 NOK per acquisti locali. Si stima che nel 2012 i turisti che si rechino in Norvegia settentrionale spenderanno 9 000 NOK a persona ⁽⁵⁴⁾.
- (90) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che il settore del turismo possa svolgere un ruolo importante per lo sviluppo della regione. L'impatto economico che il fondo potrebbe esercitare sulla Norvegia settentrionale, mediante un'intensificazione del turismo nella regione, che diventerebbe maggiormente nota come meta turistica internazionale, potrebbe contribuire a stabilizzare, e possibilmente ad aumentare, la popolazione nella regione.
- (91) Ciononostante, considerando che i voli di linea e non di linea potrebbero rappresentare due mercati separati ⁽⁵⁵⁾ e che ai fini dell'incremento del turismo nella regione i voli di linea verso la Norvegia settentrionale potrebbero rappresentare un'alternativa meno percorribile (in particolare durante la bassa stagione), l'Autorità rimane del parere che non sia del tutto chiaro perché i voli nazionali di linea non possano essere utilizzati come parte di un pacchetto turistico, per esempio quando gli operatori turistici organizzano «pacchetti di andata e ritorno». L'Autorità constata che la Norvegia dispone di un sistema aeroportuale ben sviluppato e decentrato a causa del ruolo importante svolto dagli spostamenti aerei quale mezzo di trasporto, in particolare in regioni ubicate in periferia del SEE quali la Norvegia settentrionale. Di fatto, le autorità norvegesi hanno individuato tutta una serie di collegamenti aerei nazionali ammissibili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico e rispetto ai quali lo Stato compensa una compagnia aerea selezionata per il fatto che la stessa effettua collegamenti che altrimenti non sarebbero commercialmente fattibili. Secondo il parere dell'Autorità, non è del tutto chiaro perché lo scopo dichiarato del regime — contribuire allo sviluppo di una delle regioni meno popolate in Norvegia mediante aiuti per i voli charter dall'estero verso la Norvegia allo scopo di aumentare il numero dei turisti durante la bassa stagione contribuendo pertanto all'occupazione durante tutto l'anno — non possa anche essere conseguito, per lo meno in parte, mediante il ricorso ai voli di linea.
- (92) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che permangano alcuni dubbi relativamente al fatto che il regime sia effettivamente lo strumento migliore per conseguire gli obiettivi dichiarati riducendo al minimo gli effetti distorsivi sulla concorrenza. In particolare, l'Autorità reputa che il fondo potrebbe avere effetti distorsivi sul mercato per la fornitura di voli di linea.

⁽⁵³⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 10.

⁽⁵⁴⁾ Si veda il riferimento alla relazione TØI n. 941/2008 nella nota a piè di pagina 23 del presente testo e la notifica pag. 11 (evento n. 632837).

⁽⁵⁵⁾ Nelle sue decisioni in materia di fusioni, la Commissione europea ha sostenuto che i voli di linea e non di linea non operano nel medesimo mercato. Si veda per esempio la causa n. COMP/M.5141 — KLM/Martinair, in cui la Commissione ha considerato la fornitura di posti aerei agli operatori turistici (vale a dire «il mercato all'ingrosso») come un mercato separato da quello della fornitura di servizi di trasporto aereo di linea ai clienti finali. La Commissione ha rilevato che «il mercato della vendita di posti agli operatori turistici è un mercato che si trova a monte del mercato per la vendita di posti ai singoli clienti. Di conseguenza, le condizioni competitive su questo mercato sono visibilmente diverse, in quanto gli operatori turistici hanno esigenze diverse dai clienti individuali (ad esempio, l'acquisto di grandi pacchetti di posti, la negoziazione di sconti, il tener conto delle esigenze dei clienti in termini di orari dei voli ecc.)». (GU C 51 del 4.3.2009, pag. 4).

- (93) Per tale ragione, l'Autorità ritiene che l'istituzione del fondo sia adeguata soltanto per un periodo limitato di tempo, al fine di sostenere la creazione di un settore turistico vitale nella zona meno popolata della Norvegia. La durata decennale del fondo, caldeggiata dalle autorità norvegesi, sembrerebbe eccessiva per il conseguimento di tale obiettivo. L'Autorità ritiene che il fondo dovrebbe essere limitato a un periodo di «avviamento» di tre anni, che consentirà la valutazione dell'adeguatezza del fondo. Pertanto, le autorità norvegesi dovrebbero valutare gli effetti del fondo allo scadere di tale periodo, tenendo conto sia degli effetti positivi del fondo sia di eventuali effetti negativi sulla concorrenza.

3.4. Gli aiuti devono essere proporzionati all'obiettivo del fondo

- (94) Ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE, gli aiuti assegnati per agevolare lo sviluppo di talune zone economiche possono essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo «sempre che tali aiuti non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse». Per essere compatibile con il mercato comune, il regime deve essere proporzionato al proprio obiettivo.
- (95) Le autorità norvegesi sono del parere che il fondo sia stato concepito per concedere solamente il livello necessario di aiuti. Il contributo massimo (25 %) del fondo per i charter viene concesso in presenza di un tasso di occupazione dei posti del 60 % o inferiore. L'intensità degli aiuti scende gradualmente a zero nel momento in cui il tasso raggiunge la media dell'80 % ⁽⁵⁶⁾.
- (96) Le autorità norvegesi sostengono che il fondo, che riduce il rischio per gli operatori turistici, porterà probabilmente al raggiungimento di un tasso di occupazione dei posti superiore al 60 %, e che pertanto è improbabile che l'intensità di aiuto corrisponda al 25 % dei costi relativi ai voli charter.
- (97) L'Autorità reputa che la caratteristica primaria del fondo sia quella di fornire una garanzia per gli operatori turistici, che non saranno costretti a cancellare voli in presenza di un tasso di occupazione dei posti basso. Il contributo massimo ammonta al 25 % dei costi relativi ai voli charter. Eventuali costi aggiuntivi sostenuti per voli charter con un tasso di occupazione dei posti inferiore al 60 % non saranno rimborsati. Si stima che l'importo annuale complessivo degli aiuti concessi dal fondo per i charter sarà inferiore a 10 milioni di NOK l'anno. L'Autorità ritiene che un tale importo relativamente basso di contributi sia proporzionato e non in grado di incidere sugli scambi in maniera indebita.
- (98) Il regime va pertanto distinto dalla decisione della Commissione europea relativa al regime greco di premi agli operatori turistici ⁽⁵⁷⁾ che prevedeva che gli operatori turistici ricevessero 40 EUR a turista. Secondo l'Autorità, questo regime non si limitava a compensare i costi di trasporto aggiuntivi sostenuti per portare turisti in Grecia ⁽⁵⁸⁾. Sotto questo aspetto il regime greco era diverso dal fondo per i charter, che si propone di incoraggiare gli operatori turistici a stipulare contratti prima di ricevere le prenotazioni dei turisti, compensandoli poi nel caso in cui non vengano rimborsati dei costi sostenuti per il trasporto di turisti nella Norvegia settentrionale.
- (99) L'Autorità rileva inoltre, come già illustrato, che i beneficiari del fondo possono avere sede in Norvegia o all'estero e che possono stipulare accordi per voli charter con vettori aerei norvegesi o non norvegesi. Il regime consente di applicare il medesimo trattamento a situazioni identiche. Pertanto, l'Autorità non ritiene che il fondo sia discriminatorio.
- (100) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che gli aiuti siano commisurati all'obiettivo del regime.

⁽⁵⁶⁾ Si veda la descrizione del fondo nella sezione 2.5 della parte I del presente documento.

⁽⁵⁷⁾ Decisione 2003/262/CE del 27.11.2002 relativa al regime greco di premi agli operatori turistici (GU L 103 del 24.4.2003, pag. 63).

⁽⁵⁸⁾ Nel caso in oggetto, la Commissione europea sosteneva inoltre che le autorità greche non avevano presentato alla Commissione prove rilevanti che consentissero di valutare la pertinenza degli aiuti in oggetto sotto il profilo del loro contributo allo sviluppo regionale (si veda il paragrafo 22 della decisione).

4. Durata dell'autorizzazione

- (101) Nella sua decisione n. 246/12/COL del 27 giugno 2012 l'Autorità ha sollevato dubbi in merito alla possibilità di autorizzare un regime per un periodo che si protragga oltre il 31 dicembre 2013. Dalle osservazioni ricevute emerge che è necessario un periodo più lungo per conseguire un impatto misurabile sullo sviluppo della regione. Dati i dubbi espressi dall'Autorità nella sua decisione n. 246/12/COL in merito all'effetto del fondo sullo sviluppo e sulla prevenzione dello spopolamento in tale regione, un periodo di tre (3) anni sembra più opportuno. In ogni caso, la necessità e il livello degli aiuti al funzionamento dovrebbero essere oggetto di rivalutazioni periodiche per assicurare la loro rilevanza a lungo termine per la regione interessata ⁽⁵⁹⁾. Un periodo più lungo agevolerebbe la valutazione degli effetti durevoli del fondo.
- (102) Pertanto, trascorso un periodo di tre (3) anni, la Norvegia dovrà presentare una relazione in cui sono analizzati gli effetti del regime sullo sviluppo del turismo e sulla prevenzione dello spopolamento nella regione, nonché gli effetti sulla concorrenza, per permettere all'Autorità di valutare la necessità e adeguatezza del regime.

5. Conclusione

- (103) L'Autorità ritiene che siano soddisfatte tutte le condizioni di cui all'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE e che quindi il regime che istituisce un fondo per i voli charter presupponga aiuti statali.
- (104) Sulla base della suddetta valutazione, l'Autorità ritiene che il regime che istituisce un fondo per i voli charter sia compatibile con l'accordo SEE ai sensi della deroga di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE.
- (105) L'Autorità ha tuttavia manifestato dubbi in merito all'adeguatezza e agli effetti del regime per lo sviluppo e la prevenzione dello spopolamento della regione, e in particolare in relazione alla possibilità di conseguire tali obiettivi con mezzi diversi. Pertanto, l'Autorità ha concluso che il fondo possa essere autorizzato per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di tale decisione. Inoltre, le autorità norvegesi sono tenute a redigere e produrre una valutazione del fondo che ne documenti gli effetti sullo sviluppo del turismo e la prevenzione dello spopolamento nella regione, nonché gli effetti sulla concorrenza. La valutazione deve essere condotta da un esperto indipendente e dovrà essere presentata all'Autorità.
- (106) Si rammenta alle autorità norvegesi l'obbligo di fornire relazioni annuali sull'attuazione del fondo ai sensi dell'articolo 21 della parte II del protocollo 3 e degli articoli 5 e 6 della decisione in materia di disposizioni di attuazione ⁽⁶⁰⁾.
- (107) Si rammenta inoltre alle autorità norvegesi che tutte le proposte di modifica di tale regime devono essere notificate all'Autorità,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il regime che istituisce un fondo per i voli charter destinato alla Norvegia settentrionale come notificato dalle autorità norvegesi costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Articolo 2

Il regime di aiuti è compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dello stesso a condizione che sia attuato per un periodo di tre (3) anni a decorrere dalla data della presente decisione. Alla scadenza di tale periodo di tre (3) anni, la Norvegia presenta all'Autorità una relazione contenente una valutazione degli effetti del regime sullo sviluppo del turismo e sulla prevenzione dello spopolamento nella regione, nonché degli effetti sulla concorrenza.

Articolo 3

Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

⁽⁵⁹⁾ Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale al paragrafo 71.

⁽⁶⁰⁾ Disponibile all'indirizzo: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

Articolo 4

Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2013

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Oda Helen SLETNES

Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON

Membro del Collegio
