

II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2018/628 DELLA COMMISSIONE

dell'11 novembre 2016

relativa all'aiuto di Stato SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) a cui l'Austria ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Klagenfurt, di Ryanair e di altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto

[notificata con il numero C(2016) 7131]

(Il testo in lingua tedesca 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, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo avere invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni e tenendo conto di tali osservazioni, ⁽¹⁾

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 5 ottobre 2007 una concorrente della compagnia aerea irlandese Ryanair plc (in appresso «Ryanair») sul mercato europeo del trasporto aereo di passeggeri, la quale ha richiesto che la sua identità non venga rivelata, ha presentato una denuncia alla Commissione relativa a presunti aiuti di Stato concessi illegalmente a Ryanair da parte del Land della Carinzia, della città di Klagenfurt, di Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (in appresso: «Kärnten Werbung») e dell'aeroporto di Klagenfurt («KLU»), attraverso l'impresa che gestisce l'aeroporto, Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH («KFBG»).
- (2) Con lettera dell'11 ottobre 2007, la Commissione ha inoltrato tale denuncia all'Austria, richiedendole ulteriori informazioni. Le autorità austriache hanno inviato la loro risposta con lettera del 2 gennaio 2008.
- (3) Con lettere del 15 novembre 2010 e del 24 marzo 2011, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni alle autorità austriache. Le autorità austriache hanno risposto con lettere del 28 gennaio 2011 e del 30 maggio 2011.
- (4) L'8 aprile 2011 la Commissione ha chiesto informazioni a Ryanair. Ryanair ha trasmesso dette informazioni con lettera del 4 luglio 2011. Il 15 luglio 2011 la Commissione ha trasmesso le considerazioni di Ryanair alle autorità austriache, le quali hanno presentato le loro osservazioni con lettera del 20 settembre 2011.
- (5) Dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità austriache, in data 22 febbraio 2012 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di indagine di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul

⁽¹⁾ GU C 223 del 3.8.2012, pag. 28.

funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Nella stessa data la decisione di avviare il procedimento di indagine formale («la decisione di avvio») è stata trasmessa all'Austria e successivamente è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato le parti a presentare osservazioni sulla misura. ⁽²⁾.

- (6) Con lettera del 13 marzo 2012, l'Austria ha richiesto alla Commissione una proroga del termine per la presentazione delle proprie osservazioni in merito alla decisione di avvio; proroga che è stata concessa dalla Commissione con lettera del 19 aprile 2012. L'Austria ha presentato le proprie osservazioni il 16 maggio 2012, l'11 giugno 2012 e il 31 agosto 2012.
- (7) Con lettere del 20 giugno 2012, del 5 ottobre 2012, del 3 maggio 2013 e del 28 maggio 2014, la Commissione ha trasmesso le osservazioni degli interessati all'Austria.
- (8) Con lettera del 24 febbraio 2014, la Commissione ha informato l'Austria e gli interessati del procedimento che in data 20 febbraio 2014 erano stati adottati gli orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ⁽³⁾ (in appresso: «orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione») e li ha invitati a presentare osservazioni sull'applicazione al presente procedimento di indagine dei nuovi orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree. Le autorità austriache hanno risposto con lettera del 20 marzo 2014.
- (9) Gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* il 4 aprile 2014. Essi hanno sostituito gli orientamenti comunitari del 2005 concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (in appresso: «orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005») ⁽⁴⁾.
- (10) Con lettera del 28 maggio 2014, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni all'Austria in merito a un accordo di servizi di marketing del 22 gennaio 2002 stipulato tra l'aeroporto di Klagenfurt e Ryanair. La Commissione era già venuta a conoscenza di tale accordo in precedenza tramite le considerazioni di un interessato (Ryanair). Con lettera dell'11 giugno 2014 l'Austria ha risposto a tale richiesta.
- (11) In seguito all'esame delle informazioni fornite dalle autorità austriache, il 23 luglio 2014 la Commissione ha deciso di estendere il procedimento di indagine. Nella stessa data la decisione relativa all'estensione del procedimento di indagine formale ⁽⁵⁾ (in appresso: «decisione di estensione») è stata trasmessa all'Austria e successivamente è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato le parti a presentare osservazioni sulla misura.
- (12) Con lettera del 20 agosto 2014, l'Austria ha espresso le sue osservazioni in merito alla misura oggetto della decisione di estensione. La Commissione ha ricevuto osservazioni in merito da parte degli interessati che ha provveduto a inoltrare all'Austria onde consentirle di controbattere; la risposta delle autorità austriache è pervenuta il 17 dicembre 2014.
- (13) Con lettere del 1° dicembre 2014, del 5 febbraio 2015, del 24 aprile 2015 e dell'11 dicembre 2015, la Commissione ha trasmesso all'Austria le osservazioni degli interessati.
- (14) Con lettera del 15 dicembre 2014, del 13 gennaio 2015, del 5 febbraio 2015, del 19 marzo 2015 e del 25 settembre 2015, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità austriache. Queste ultime hanno risposto con lettere del 28 gennaio 2015, del 12 febbraio 2015, del 31 marzo 2015, del 14 aprile 2015 e dell'11 novembre 2015.

2. DESCRIZIONE DELLE MISURE E DEI MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

2.1. Introduzione

- (15) Il caso di specie riguarda diverse misure concernenti l'aeroporto di Klagenfurt e varie compagnie aeree che operano presso lo stesso:

— dal 2000 al 2010 l'aeroporto di Klagenfurt è stato finanziato dai suoi azionisti,

⁽²⁾ Decisione della Commissione SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austria – Aeroporto di Klagenfurt – Ryanair e altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU C 233 del 3.8.2012, pag. 28).

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

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Decisione della Commissione SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austria – Aeroporto di Klagenfurt – Ryanair e altre compagnie aeree (GU C 348 del 3.10.2014, pag. 36).

- nel 2005, l'aeroporto di Klagenfurt ha introdotto un regime di incentivi a favore di diverse compagnie aeree,
- l'aeroporto di Klagenfurt ha concluso diversi accordi con Ryanair, Leading Verge.com Limited («LV»), Airport Marketing Services (Jersey) Limited («AMS»), Hapag-Lloyd Express, TUIfly, Air Berlin e Austrian Airlines («AUA»).

2.2. Considerazioni di natura generale sull'aeroporto di Klagenfurt

- (16) L'aeroporto di Klagenfurt si trova alla periferia di Klagenfurt, la capitale del Land della Carinzia. La Carinzia è una regione montuosa nel sud dell'Austria.
- (17) L'aeroporto di Klagenfurt è stato fondato nel 1915 come aeroporto militare. Ben presto venne usato per fini tanto militari quanto civili e tale duplice uso persiste ancora oggi.
- (18) Dal 1939 la società KFBG, di proprietà di diversi azionisti, è proprietaria ed ente gestore dell'aeroporto di Klagenfurt. Fino al 2003 le quote dell'impresa erano di proprietà della Repubblica d'Austria (60 %), del Land della Carinzia (20 %) e della città di Klagenfurt (20 %). Nell'aprile del 2003, il Land della Carinzia ha rilevato le quote della Repubblica d'Austria, nei confronti della quale si è impegnato a mantenere l'aeroporto disponibile per l'uso militare in qualsiasi momento. Di conseguenza, dal 2003 le azioni sono detenute dal Land della Carinzia (80 %) e dalla città di Klagenfurt (20 %). Nel novembre 2008 la quota dell'aeroporto detenuta della Carinzia (80 %) è stata trasferita a Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding (in appresso: «KLH»).
- (19) La pista principale dell'aeroporto è lunga 2 720 m ed è rimasta invariata dal 2000. Il terminal ha una capacità massima di 600 000 passeggeri. Di seguito è riportato l'andamento del volume dei passeggeri:

Tabella 1

Volume di traffico presso l'aeroporto di Klagenfurt

Anno	Totale passeggeri	Movimenti di aeromobili	Trasporto aereo di merci in kg
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2 014	224 846	3 920	0
2 015	227 625	3 922	0

- (20) L'aeroporto di Klagenfurt si trova in Carinzia, il Land più meridionale dell'Austria. La Carinzia, situata nelle Alpi orientali, è nota per le sue catene montuose come gli Alti Tauri, le Alpi Carniche e le Caravanche, e il turismo è uno dei settori economici più importanti. Grazie alla sua posizione alpina, in Carinzia è presente un clima continentale con inverni lunghi e rigidi.
- (21) Si riportano qui in appresso le distanze o i tempi di percorrenza in auto dall'aeroporto di Klagenfurt ad altri aeroporti. Va comunque osservato che i tempi indicati sono conseguibili soltanto in condizioni ottimali e che il viaggio spesso richiede più tempo a causa di ostacoli e congestioni sulle strade e nelle gallerie dovuti alle condizioni atmosferiche.
- Aeroporto di Lubiana (Slovenia): 80 km, 1 ora e 30 minuti,
 - aeroporto di Graz (Austria): 128 km, 1 ora e 10 minuti,
 - aeroporto di Maribor (Slovenia): 137 km, 1 ora e 47 minuti,
 - aeroporto di Trieste (Italia): 203 km, 1 h 51 minuti,
 - aeroporto di Salisburgo (Austria): 223 km, 2 ore,
 - aeroporto di Venezia (Italia): 282 km, 2 h 34 minuti,
 - aeroporto di Treviso (Italia): 290 km, 2 h 43 minuti.

2.3. Entità coinvolte nelle misure attuate presso l'aeroporto di Klagenfurt

2.3.1. Destinations Management GmbH

- (22) Destinations Management GmbH (in appresso: «DMG») è una controllata al 100 % di KFBG. DMG offre vari servizi nel settore dell'aviazione per l'aeroporto di Klagenfurt; opera ad esempio in veste di agenzia viaggi, organizzatore di eventi e consulente per l'acquisizione di compagnie aeree che usino l'aeroporto di Klagenfurt come destinazione.

2.3.2. Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) Kärnten Werbung è di proprietà di Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (fino a novembre del 2008 apparteneva al Land della Carinzia) (60 %), alla camera di commercio della Carinzia (30 %) e alla camera del lavoro della Carinzia (10 %). L'impresa svolge attività di promozione per il turismo in Carinzia. Kärnten Werbung è finanziata dai suoi azionisti, ovvero da Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding, dalla camera di commercio della Carinzia e dalla camera del lavoro della Carinzia. È controllata tramite un consiglio di vigilanza nominato dagli azionisti.

2.3.3. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) Kärntner Landes- und Hypothekenbank Holding (in appresso: «KLH») era una persona giuridica di diritto pubblico costituita nel 1990 dalla legge sulla Kärntner Landesholding (*Kärntner Landesholding-Gesetz*, KLH-G) ⁽⁶⁾. KLH era una persona giuridica sui generis e una persona giuridica speciale. KLH non era una società di capitali di diritto commerciale, tuttavia, era registrata presso il registro delle imprese con un proprio codice impresa. Inoltre, KLH non pubblicava bilanci o conti annuali, bensì li metteva a disposizione del governo del Land della Carinzia ai sensi dell'articolo 28 della KLH-G. KLH ha agito da società proprietaria (holding) per le quote del Land della Carinzia nell'ex Kärntner Landes-Hypothekenbank e in altre imprese quali, ad esempio, Land Kärnten Beteiligungen GmbH, Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH e altre. KLH deteneva l'80 % delle quote di KFBG.
- (25) A norma del suo statuto, KLH aveva facoltà di acquistare, detenere, gestire e vendere attivi, in particolare partecipazioni in imprese, nonché di costituire società. KLH avrebbe dovuto assumere la direzione strategica del gruppo di tutte le imprese trasferite al gruppo KLH. In tal modo si mirava a garantire effetti sinergici e una chiara ripartizione delle competenze, nonché a consentire un controllo centralizzato. Nello svolgimento delle sue attività KLH doveva perseguire gli interessi del Land della Carinzia. Le attività operative sono invece rimaste di competenza delle imprese del gruppo. Al fine di fornire un finanziamento diretto e indiretto e un sostegno ai progetti di KLH, il Land della Carinzia istituì un fondo speciale a destinazione specifica denominato «*Zukunft Kärnten*» (La Carinzia del futuro). Le attività principali ammontano a 500 milioni di EUR.

⁽⁶⁾ Il 28 aprile 2016, il Land della Carinzia ha deciso di sciogliere KLH senza liquidazione. Le partecipazioni detenute da KLH sono state trasferite a una società veicolo denominata «Kärntner Beteiligungsverwaltung» (K-BVG). Poiché la presente decisione tratta un periodo durante il quale KLH esisteva ancora, nell'intera decisione viene utilizzato l'acronimo «KLH».

- (26) Il consiglio di amministrazione di KLH era nominato dal consiglio di vigilanza dell'impresa stessa, il quale, a sua volta, era nominato dal governo del Land della Carinzia. Lo statuto stabilisce che i membri del consiglio di vigilanza devono essere nominati in base al potere dei partiti politici rappresentati in seno al parlamento del Land della Carinzia. Inoltre, in caso di decisioni di investimento del consiglio di amministrazione di valore superiore a 50 000 EUR per caso singolo, era necessaria l'approvazione del consiglio di vigilanza. Ai sensi dell'articolo 5 del suo statuto, KLH era soggetta alla vigilanza permanente da parte del Land della Carinzia. Il governo del Land della Carinzia doveva garantire che tutte le risoluzioni adottate da KLH fossero nell'interesse del Land della Carinzia.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) LV è una controllata al 100 % di Ryanair che opera in qualità di società di marketing per conto di Ryanair.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) AMS è una controllata al 100 % di Ryanair. Il suo ambito di attività principale consiste nel commercializzare spazi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair. AMS è titolare di una licenza esclusiva per servizi di marketing sul sito Internet di Ryanair www.ryanair.com.

2.4. **Finanziamento dell'aeroporto di Klagenfurt da parte della città di Klagenfurt, del Land della Carinzia e di ulteriori entità**

- (29) Nel periodo dal 2000 al 2010, KLU ha ricevuto contributi finanziari dai suoi azionisti, nonché dal ministero degli Interni e dal ministero delle Finanze. I vari stanziamenti a favore di KFBG e DMG sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 2

Stanziamenti a favore di KFBG

Anno dello stanziamento	Land della Carinzia a KFBG	Città di Klagenfurt a KFBG	Da KLH a DMG	KLH (Zukunftsfonds) a DMG	Land della Carinzia a DMG	Ministeri federali a KFBG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Anno dello stanziamento	Land della Carinzia a KFBG	Città di Klagenfurt a KFBG	Da KLH a DMG	KLH (Zukunftsfonds) a DMG	Land della Carinzia a DMG	Ministeri federali a KFBG
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5. Il regime di incentivi aeroportuali di Kärntner Flughafen Betriebs GmbH del 2005

- (30) Il piano tariffario dell'aeroporto di Klagenfurt viene confermato annualmente dal ministero dei Trasporti ed è costituito da una parte I «Regolamento in materia di tariffe» e da una parte II «Regolamento in materia di diritti». La parte I contiene le seguenti tariffe: tariffa di sbarco (per rotazione), tariffa relativa ai passeggeri (per passeggero in partenza), tariffa di parcheggio (per rotazione) e tariffa per l'uso dell'infrastruttura (lato volo: per rotazione; lato terra: per passeggero). Le tariffe per l'uso dell'infrastruttura sono concepite per l'uso dell'infrastruttura aeroportuale centrale; vengono riscosse quando viene fornito un servizio di gestione del traffico o di assistenza sulla rampa e sono costituite dalla tariffa per l'uso dell'infrastruttura lato volo, che dipende dal peso massimo al decollo dell'aeromobile (in inglese «*maximum take-off weight*»; in appresso «*MTOW*») e dal numero di sedili e da una tariffa per l'uso dell'infrastruttura lato terra che si applica per ciascun passeggero in partenza.
- (31) La parte II («regolamento in materia di diritti») riguarda i servizi di assistenza a terra. I diritti per i servizi di assistenza a terra si suddividono in due gruppi: per servizi che devono essere pagati indipendentemente dalla misura in cui vengono utilizzati (diritto per la gestione del traffico (in inglese «*traffic handling charge*»; in appresso «*THC*») e diritti di assistenza sulla rampa (in inglese «*ramp handling charge*»; in appresso «*RHC*»); e per servizi singoli che devono essere pagati soltanto nella misura in cui se ne usufruisce. L'ammontare del THC e dell'RHC dipende dal peso massimo al decollo dell'aeromobile. Il THC oscilla tra 337 e 3 886 EUR, mentre l'RHC tra 226 e 2 404 EUR.
- (32) Nel 2005, KFBG ha introdotto un regime di incentivi (in appresso «regime di incentivi del 2005») per le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Klagenfurt come base di partenza o destinazione, con l'obiettivo di incoraggiare l'attivazione di nuove destinazioni («incentivo per le destinazioni»), di intensificare i collegamenti aerei esistenti («incentivo per la frequenza»), nonché di rafforzare e garantire i collegamenti aerei esistenti («incentivo per i passeggeri»). Il regime è entrato in vigore il 1° settembre 2005 e doveva scadere il 31 dicembre 2008. Nel dicembre 2008, il regime di incentivi è stato prorogato fino al 2013.
- (33) Il regime in materia di incentivi per le destinazioni e la frequenza hanno offerto incentivi sotto forma di una percentuale di sconto su determinati diritti aeroportuali (tariffa di sbarco, tariffa per l'uso dell'infrastruttura lato volo, diritto di assistenza sulla rampa), che sono stati elencati nel regolamento tariffario dell'aeroporto di Klagenfurt.
- (34) Per quanto riguarda l'incentivo per i passeggeri, si trattava di un importo assoluto per passeggero in partenza dall'aeroporto di Klagenfurt, che è stato definito in maniera fissa per l'intera durata del regime. Tale incentivo veniva dedotto dagli stessi diritti di cui nel caso di incentivi per le destinazioni e la frequenza. L'importo era specificato come importo massimo. Se il numero di voli aumentava o diminuiva, si aveva un adeguamento corrispondente dell'importo, senza che fosse mai in ogni caso possibile superare l'importo massimo.
- (35) Una combinazione degli incentivi per le destinazioni e per la frequenza con l'incentivo per i passeggeri era teoricamente possibile, poiché tutti i tipi di incentivi potevano essere combinati, tuttavia non era possibile accumularli per i passeggeri. Ciò significa che i volumi di passeggeri utilizzati come base per il calcolo dell'incentivo per le destinazioni/la frequenza venivano sottratti dal volume totale di passeggeri per la determinazione dell'incentivo per i passeggeri.
- (36) Il regime di incentivi è stato pubblicato sul sito Internet dell'aeroporto di Klagenfurt ed era aperto a tutte le compagnie aeree operanti presso l'aeroporto, tuttavia era valido soltanto per i voli di linea; i voli charter erano esclusi. L'applicazione doveva avvenire sulla base di un accordo preliminare tra KFBG e la compagnia aerea relativo a frequenze e rotte pianificate.
- (37) L'incentivo veniva corrisposto da KFBG alla fine dell'anno civile. In quel momento la compagnia aerea doveva dimostrare il numero di passeggeri e i movimenti di aeromobili effettivi da e verso l'aeroporto di Klagenfurt.

Tabella 3

Incentivi presso l'aeroporto di Klagenfurt dal 2005

Anno	Incentivo per le destinazioni su tariffa di sbarco, tariffa per l'uso dell'infrastruttura lato volo e diritto di assistenza sulla rampa	Incentivo per la frequenza su tariffa di sbarco, tariffa per l'uso dell'infrastruttura lato volo e diritto di assistenza sulla rampa	Incentivo per i passeggeri (importo massimo) per ciascun passeggero in partenza (EUR)
2005-2008	1° anno: 70 %	1° anno: 60 %	7,62
2009	2° anno: 60 %	2° anno: 50 %	5,06
2010	3° anno: 50 %	3° anno: 40 %	4,85
2011			4,85

Tabella 4

Panoramica degli incentivi già corrisposti a compagnie aeree presso l'aeroporto di Klagenfurt dal 2005

(in migliaia di EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003-2005
Incentivo per i passeggeri:									
Austrian Airlines Group	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] (!)
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIfly (HLX)					[...]	[...]			
airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Incentivo per le destinazioni									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIfly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Incentivo per la frequenza									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
TOTALE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Dati coperti dal segreto d'ufficio.

(!) Gli importi tra parentesi sono gli importi degli incentivi che sono stati corrisposti retroattivamente ad AUA a seguito dell'accordo transattivo (cfr. sezione 2.9).

Tabella 5

Applicazione degli incentivi dal 2005

		Incentivo per i passeggeri	Incentivo per le destinazioni	Incentivo per la frequenza
Austrian Airlines	1.1.-31.12.2002 ⁽¹⁾	1.1.2003 ⁽¹⁾ -26.10.2013		
Lufthansa	1.1.-31.12.2002	1.1.2003-31.12.2003 e 1.1.2004-29.3.2008 e 30.3.2011-31.1.2012	30.3.2008-29.3.2011	
Lufthansa				
Air Alps	1.1.-24.1.2002			
Air Direct	4.3.-10.6.2002			
Styrian Spirit	17.12.2005-15.3.2006			
Robin Hood			9.9.2009-1.10.2009	
Ryanair	27.6.2002-29.10.2005	19.12.2006-5.11.2013	27.10.2008-31.3.2011	
TUIfly	30.8.2003-31.3.2008	1.4.2008-24.10.2009	14.12.2006-30.3.2008	
Air Berlin		25.10.2009-31.10.2011	4.11.2010-31.10.2011	
Germanwings		25.10.2012-26.10.2013		25.10.2009- 24.10.2012
Condor			16.12.2011-31.3.2013	

⁽¹⁾ L'applicazione di incentivi ad AUA per il periodo precedente al 2005 si basava sull'accordo transattivo (cfr. sezione 2.9).

2.6. Gli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS**2.6.1. Gli accordi del 2002**

(38) Nel novembre 2001, DMG ha pubblicato un bando di gara per un collegamento di linea tra Londra e Klagenfurt. Il bando di gara è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 14 novembre 2004 a pagina 219 e nel Bollettino ufficiale dei bandi di gara del ministero dell'Economia e del lavoro. Tale bando offriva un contratto per un volo di linea giornaliero (volo diretto) Londra-Klagenfurt e ritorno per almeno 100 000 passeggeri l'anno da un aeroporto centrale di Londra, della durata di tre anni e con possibilità di rinnovo del contratto per altri cinque anni. In cambio, DMG offriva:

- una sovvenzione per le attività di marketing della compagnia aerea sotto forma di un importo fisso di 2 milioni di ATS (145 345,67 EUR); tale sostegno a favore del marketing doveva essere impiegato per la promozione e la commercializzazione del collegamento aereo e il suo uso doveva essere comprovato ogni sei mesi,
- un rimborso pari al 97 % dei diritti di rotazione (diritti aeroportuali, diritti di assistenza a terra e sulla rampa, nonché il diritto per il controllo del traffico aereo) dell'aeroporto di Klagenfurt. Tali diritti sono dovuti al momento dell'atterraggio presso l'aeroporto di Klagenfurt.

- (39) Il bando di gara prevedeva anche un'offerta alternativa con 4 voli settimanali e 60 000 passeggeri in partenza da Londra. In questo caso, in cambio, veniva offerto un sostegno a favore del marketing per un importo pari a 1 milione di ATS (72 672,82 EUR) e un rimborso pari al 97 % dei diritti di rotazione.
- (40) A fronte della gara pubblica d'appalto, non venne ricevuta alcuna offerta e pertanto il bando fu ritirato. A seguito di tali eventi si attuò una procedura negoziata senza previa pubblicazione, nell'ambito della quale venne stipulato un contratto con Ryanair.

2.6.1.1. L'accordo di servizi aeroportuali «*Airport Services Agreement*» tra KFBG e Ryanair del 22 gennaio 2002

- (41) Il 22 gennaio 2002 KFBG e Ryanair hanno firmato un accordo, entrato in vigore il 27 giugno 2002, per un termine di cinque anni, che prevedeva un rinnovo automatico per ulteriori cinque anni, nel caso in cui Ryanair avesse adempiuto pienamente i suoi obblighi derivanti da tale accordo.
- (42) Ai sensi dell'accordo stipulato, Ryanair era tenuta, a partire dalla data di entrata in vigore dell'accordo, a offrire almeno una volta al giorno, utilizzando un aeromobile di tipo B737, servizi di trasporto passeggeri a prezzi bassi tra l'aeroporto di Klagenfurt e quello di Londra-Stansted (in appresso «STN») (348 voli l'anno ovvero 87 voli a trimestre).
- (43) Ai sensi di tale accordo, Ryanair doveva corrispondere a KFBG una tariffa forfetaria di [...] EUR per volo, comprensiva di diritti di decollo e atterraggio, diritti per illuminazione, rumore e servizi notturni, diritti per la gestione dei passeggeri e dell'assistenza sulla rampa, diritti per le infrastrutture, diritti per il controllo del traffico aereo locale e diritti per i servizi prestati dall'aeroporto di Klagenfurt.
- (44) Per ogni biglietto aereo Ryanair applica un importo pari a [...] EUR per passeggero in partenza come diritto aeroportuale. Inoltre, per ogni biglietto aereo, Ryanair addebita anche un importo di [...] EUR (determinato dal governo austriaco) per passeggero in partenza come tassa sulla sicurezza per l'aeroporto.
- (45) Per fini informativi dell'aeroporto di Klagenfurt Ryanair prepara, congiuntamente a DMG, un piano di marketing periodico per i collegamenti aerei. Ryanair ha piena libertà in merito all'uso del sostegno a favore del marketing concesso; l'unica condizione prevede che la stessa debba creare dei collegamenti ipertestuali dalle corrispondenti pagine Internet dedicate al turismo al sito Internet di Ryanair e utilizzi loghi appropriati laddove possibile.
- (46) KFBG è tenuta a mettere a disposizione di Ryanair servizi di terminal e di assistenza (ivi comprese superfici per la promozione del marchio presso le biglietterie e gli sportelli di assistenza ai passeggeri oltre che alle uscite d'imbarco), nonché servizi di pubbliche relazioni come ad esempio conferenze stampa locali destinate ad annunciare nuove destinazioni; oltre a provvedere al pagamento di [...] EUR annui per i voli quotidiani a partire dal 27 giugno 2002, da corrispondere anticipatamente a LV attraverso DMG trimestralmente secondo un importo di [...] EUR. Eventuali differenze tra questo importo e gli importi effettivamente pagati da DMG a LV, saranno corrisposte da KFBG a Ryanair.

2.6.1.2. L'accordo di servizi di marketing tra DMG e LV del 22 gennaio 2002 (il primo accordo di servizi di marketing)

- (47) Il 22 gennaio 2002 DMG e LV hanno concluso un accordo entrato in vigore lo stesso giorno che prevedeva la scadenza il 26 giugno 2007 e il rinnovo automatico per ulteriori cinque anni, a condizione del pieno soddisfacimento da parte di LV dei suoi obblighi previsti da tale accordo.
- (48) Secondo i termini dell'accordo, DMG ha incaricato LV di svolgere attività di marketing con l'obiettivo di pubblicizzare meglio la Carinzia nei territori di lingua inglese e di assicurare che compagnie aeree legalmente autorizzate di Ryanair gestiscano servizi di trasporto passeggeri di linea su nuove rotte da località all'interno del Regno Unito e/o dell'Europa continentale verso l'aeroporto di Klagenfurt utilizzando a tal fine aeromobili con una capacità di almeno 140 posti.
- (49) I servizi concordati dovevano svolgersi inoltre secondo 348 voli l'anno (87 voli a trimestre) – l'accordo di servizi di marketing si riferiva a voli ai sensi dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra KFBG e Ryanair. LV si impegnavano a fornire l'introduzione e la continuità dei servizi, a predisporre un piano di promozione e a creare collegamenti con il sito Internet di DMG, nonché a organizzare ulteriori eventi di pubbliche relazioni per la promozione dei servizi, ivi compresi collegamenti tra siti Internet dedicati al turismo e siti Internet di clienti del gestore del traffico aereo LV.

- (50) Ai sensi dell'accordo DMG doveva versare annualmente [...] EUR per i voli giornalieri, pagabili anticipatamente con cadenza trimestrale per un importo di [...] EUR (tale pagamento è menzionato anche nel contratto tra KFBG e Ryanair del 22 gennaio 2002). Tale importo è menzionato anche nel contratto tra KFBG e Ryanair, nel quale è stabilito che KFBG deve «provvedere» per il pagamento di DMG a favore di LV.

2.6.1.3. L'accordo di servizi di marketing tra DMG e AMS del 22 gennaio 2002 (il secondo accordo di servizi di marketing)

- (51) Un ulteriore accordo di servizi di marketing è stato concluso il 22 gennaio 2002 tra DMG e AMS. Tale accordo è entrato in vigore lo stesso giorno con un termine di cinque anni e la possibilità di un rinnovo per ulteriori cinque anni.
- (52) L'accordo sosteneva quanto segue: DMG incarica AMS di creare, entro e non oltre il 1° maggio 2002, e gestire due collegamenti sulla pagina www.ryanair.com verso pagine Internet selezionate da DMG, nelle quali vengono presentate attrazioni del Land della Carinzia. AMS fornirà servizi aggiuntivi qualora le parti lo concordino ai sensi degli articoli 5.1. e 5.2. dell'accordo.
- (53) DMG paga annualmente a AMS [...] EUR per i servizi descritti.

2.6.1.4. L'accordo accessorio all'accordo di servizi di marketing tra DMG e LV del 22 gennaio 2002 (il terzo accordo di servizi di marketing)

- (54) L'accordo accessorio all'accordo di servizi di marketing tra DMG e LV del 22 gennaio 2002 (primo accordo di marketing) è stato firmato da entrambe le parti il 22 gennaio 2002 ed è entrato in vigore lo stesso giorno.
- (55) Tra le parti è stato concordato che «per quanto riguarda l'accordo stipulato il 22 gennaio 2002 tra LV e DMG, in data 1° maggio 2002, DMG deve effettuare un ulteriore pagamento a LV a sostegno del marketing pari a [...] EUR per ulteriori misure di marketing intensificate durante la durata dell'accordo».

2.6.1.5. Sintesi dei pagamenti nel quadro dei vari accordi stipulati con Ryanair e le sue controllate

Tabella 6

Pagamenti effettuati da KFBG a Ryanair nel periodo 2002-2005 (in EUR) ai sensi degli accordi di servizi di marketing

Anno	2002	2003	2004	2005
Rimborso di diritti di rotazione	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamenti ai sensi del primo accordo di servizi di marketing	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamenti ai sensi del secondo accordo di servizi di marketing	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamenti in sensi del terzo accordo di servizi di marketing (accordo accessorio all'accordo di servizi di marketing)	[...]			

- (56) Tutti gli accordi stipulati nel 2002 tra KFBG, DMG, Ryanair, LV e AMS si sono conclusi il 29 ottobre 2005, quando Ryanair ha cessato lo svolgimento di servizi di trasporto passeggeri tra KLU e STN per motivi economici.

2.6.2. Gli accordi del 2006

2.6.2.1. L'accordo di servizi aeroportuali «Airport Services Agreement» tra KFBG e Ryanair del 23 agosto 2006

- (57) Il 23 agosto 2006 KFBG e Ryanair hanno concluso un accordo per la prestazione di un servizio da effettuare tre volte alla settimana tra il 19 dicembre 2006 e il 21 aprile 2007, entrato in vigore lo stesso giorno. L'accordo era basato sulle tariffe pubblicate dell'aeroporto di Klagenfurt e sul regime di incentivi introdotto nel settembre del 2005.

- (58) Ryanair era tenuta a introdurre e gestire un servizio di collegamento, tre volte la settimana, sulla rotta STN-KLU-STN, che doveva presentare un volume di passeggeri durante il termine del contratto pari ad almeno 8 000 passeggeri. Ryanair era tenuta a versare i diritti aeroportuali ufficiali dell'aeroporto di Klagenfurt. Ai sensi del regime di incentivi, a Ryanair veniva concesso un incentivo di 7,62 EUR per ciascun passeggero in partenza sul nuovo servizio di linea offerto.
- (59) L'accordo prevedeva la possibilità di un rinnovo per cinque anni, dal 22 aprile 2007 al 21 aprile 2012.

2.6.2.2. L'accordo di servizi di marketing «Marketing Services Agreement» tra DMG e AMS del 21 dicembre 2006

- (60) Il 21 dicembre 2006, DMG e AMS hanno stipulato un accordo di servizi di marketing entrato in vigore il 28 febbraio 2007. Tale accordo era legato all'obbligo di Ryanair di gestire la rotta STN-KLU tra il 19 dicembre 2006 e il 21 aprile 2007 (cfr. considerando 61).
- (61) Ai sensi dell'accordo AMS era tenuta a fornire un pacchetto di servizi di marketing annuale del valore di [...] EUR secondo il listino prezzi AMS in vigore. Nel contesto di tali servizi di marketing rientrava un collegamento ipertestuale da www.ryanair.com a un sito Internet indicato da DMG, l'inserimento di un contenuto indicato da DMG sulla pagina dedicata alla destinazione di viaggio Klagenfurt/Carinzia, e offerte spedite tramite posta elettronica, destinate a promuovere Klagenfurt/la Carinzia, inviate agli abbonati al sito Internet. Ai sensi dell'articolo 5 dell'accordo, entrambe le parti avevano la possibilità di decidere in merito a ulteriori servizi di marketing che eccedessero tale importo. I siti Internet indicati da DMG non dovevano offrire voli, auto a noleggio, alloggi e altri servizi che avrebbero potuto essere offerti in futuro sul sito Internet www.ryanair.com; tuttavia potevano presentare località turistiche e opportunità commerciali interessanti a Klagenfurt/nella Carinzia.
- (62) DMG era tenuta a versare [...] EUR in rate mensili, in base alla fatturazione, per servizi di marketing.
- (63) L'accordo prevedeva la possibilità di un rinnovo per ulteriori cinque anni, dal 22 aprile 2007 al 21 aprile 2012. L'accordo era basato su voli di linea effettuati durante tutto l'anno tre volte alla settimana sulla rotta STN-KLU-STN. Il pacchetto annuale di servizi di marketing doveva essere adattato di comune accordo ogni anno in termini di contenuto e tariffe.

2.7. Gli accordi stipulati con Hapag Lloyd Express (HLX) e TUIfly

- (64) Nel novembre 2002, DMG ha lanciato una seconda gara d'appalto per un volo di linea tra Klagenfurt e un centro urbano europeo (esclusa Londra e destinazioni site a una distanza di volo inferiore a 500 km). Il bando di gara è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dell'11 dicembre 2002, pag. 240 e nel Bollettino ufficiale dei bandi di gara del ministero austriaco dell'Economia e del lavoro. In tale contesto veniva offerto un contratto per un collegamento di linea diretto giornaliero tra Klagenfurt e un centro urbano europeo con 348 voli (rotazioni) l'anno, una durata di cinque anni e un'opzione di rinnovo per ulteriori cinque anni. In cambio, DMG offriva:
- a) una sovvenzione per le attività di marketing della compagnia aerea sotto forma di un importo fisso di 145 000 EUR; tale sostegno a favore del marketing doveva essere impiegato per la promozione e la commercializzazione del collegamento aereo e il suo uso doveva essere comprovato ogni sei mesi;
 - b) un rimborso pari al 95 % dei diritti di rotazione (diritti aeroportuali, diritti di assistenza a terra e sulla rampa, nonché il diritto per il controllo del traffico aereo) dell'aeroporto di Klagenfurt. Tali diritti sono dovuti al momento dell'atterraggio presso l'aeroporto di Klagenfurt.
- (65) A fronte della seconda gara pubblica d'appalto, non venne ricevuta alcuna offerta e pertanto il bando fu ritirato. A seguito di tali eventi si attuò una procedura negoziata senza previa pubblicazione, nell'ambito della quale venne stipulato un contratto con HLX.
- (66) Secondo le informazioni trasmesse dall'Austria, l'accordo di cooperazione tra KFBG e HLX è entrato in vigore il 30 agosto 2003 e si è protratto fino al 31 marzo 2008. Per iscritto, è stato formalizzato soltanto tramite accordi del 24 maggio 2004 e del 4 giugno 2004. L'accordo prevedeva la possibilità di un rinnovo ad opera di entrambe le parti.

- (67) HLX si impegnava a creare e gestire le tratte Klagenfurt-Colonia/Bonn (con sei voli di linea alla settimana) e Klagenfurt-Hannover (con tre voli di linea alla settimana). Per questi servizi di collegamento HLX doveva pagare i diritti ufficiali dell'aeroporto di Klagenfurt in conformità con il regolamento in materia di diritti dell'aeroporto stesso.
- (68) HLX si impegnava altresì a fornire un pacchetto di servizi di marketing a favore dell'aeroporto di Klagenfurt, ad esempio fornendo assistenza pubblicitaria in relazione all'offerta di voli nei mezzi di comunicazione locali, regionali e nazionali, su Internet, nonché attraverso cartelloni pubblicitari in spazi pubblici. Inoltre, HLX si impegnava a presentare in maniera positiva l'aeroporto di Klagenfurt sul proprio sito Internet e a creare un collegamento con la pagina Internet dell'aeroporto stesso.
- (69) KFBG prometteva un pagamento unico di [...] EUR per i costi di marketing (costi di avviamento) sostenuti nel periodo precedente all'avvio dell'offerta del collegamento aereo e nella fase iniziale di attuazione di tale offerta. Inoltre, per ciascuna delle nuove destinazioni, KFBG doveva pagare un importo mensile per servizi di marketing, che a partire dal 1° ottobre 2003 ammontava a [...] EUR e dal 1° maggio 2004 al 31 marzo 2008 ammontava a [...] EUR.
- (70) Nel dicembre 2003, DMG ha lanciato una terza gara d'appalto per la creazione di collegamenti aerei regolari tra Klagenfurt e centri urbani europei (ad eccezione di Londra e destinazioni site a una distanza di volo inferiore a 500 km). Il bando di gara è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE e nel Bollettino ufficiale dei bandi di gara del ministero dell'Economia e del lavoro del 30 dicembre 2003. In tale contesto veniva offerto un contratto per un collegamento di linea diretto giornaliero tra Klagenfurt e centri urbani europei con 3-7 voli (rotazioni) la settimana per un periodo di 5 anni. In cambio, DMG offriva:
- a) una sovvenzione per le attività di marketing della compagnia aerea sotto forma di un importo fisso di 29,90 EUR per passeggero in partenza;
 - b) un rimborso pari al 98 % dei diritti di rotazione (diritti aeroportuali, diritti di assistenza a terra e sulla rampa, nonché il diritto per il controllo del traffico aereo) dell'aeroporto di Klagenfurt. Tali diritti sono dovuti al momento dell'atterraggio presso l'aeroporto di Klagenfurt.
- (71) A fronte della terza gara pubblica d'appalto, non venne ricevuta alcuna offerta e pertanto il bando fu ritirato. Alla fine si attuò una procedura negoziata senza previa pubblicazione, nell'ambito della quale venne stipulato un contratto con HLX. A partire dal 1° maggio 2004, l'offerta di voli di HLX includeva due ulteriori destinazioni, ovvero Amburgo e Berlino.
- (72) Le autorità austriache hanno sostenuto che i pagamenti effettuati a favore di HLX per i servizi di marketing corrispondono approssimativamente al rimborso dei diritti di rotazione ai sensi del secondo e terzo bando di gara di DMG del novembre 2002 e del dicembre 2003 ⁽⁷⁾. I termini dell'accordo stipulato con HLX sarebbero infatti stati conformi alle condizioni del secondo e terzo bando di gara di KFBG.
- (73) Nel gennaio 2007, HLX e un'altra impresa denominata «Hapag-Lloyd Flug» si sono fuse per formare la nuova compagnia aerea TUIfly. TUIfly ha continuato a prestare i servizi di trasporto aereo di HLX. A seguito di tale fusione, in data 10 dicembre 2008, KFBG ha concluso un accordo successivo con TUIfly. L'accordo è entrato in vigore il 1° aprile 2008 ed è scaduto automaticamente il 31 marzo 2013.
- (74) Ai sensi di tale accordo, TUIfly era tenuta a gestire nella stagione di programmazione dei voli dell'Associazione internazionale dei trasporti aerei (*International Air Transport Association*, in appresso «IATA») per l'estate 2008, le tratte Klagenfurt-Colonia sette volte alla settimana, Klagenfurt-Hannover due volte alla settimana, Klagenfurt-Berlino tre volte alla settimana e Klagenfurt-Amburgo due volte alla settimana, per le quali si prevedeva un volume di passeggeri pari ad almeno 50 000 passeggeri in partenza. Nella stagione di programmazione IATA per l'inverno 2008/2009, TUIfly doveva gestire le tratte di Klagenfurt-Colonia sette volte alla settimana, Klagenfurt-Hannover quattro volte alla settimana, Klagenfurt-Berlino quattro volte alla settimana e Klagenfurt-Amburgo quattro volte alla settimana, con un volume di passeggeri previsto pari ad almeno 40 000 passeggeri in partenza.
- (75) Inoltre, ai sensi dell'accordo, TUIfly era tenuta a fornire un pacchetto completo di servizi di marketing a favore dell'aeroporto di Klagenfurt e della regione della Carinzia. Tra questi rientravano una presentazione di Klagenfurt come destinazione di vacanza in due newsletter mensili, su una pagina di offerte *last-minute*, sulla pagina iniziale del sito Internet di TUIfly, sulla pagina della destinazione del viaggio KLU, sulle carte d'imbarco e sulle riviste di bordo, sull'orario voli estivo o invernale di TUIfly, in uno spot pubblicitario trasmesso nella BordTV, nonché attraverso le attività di promozione del marchio a bordo dell'aeromobile e tramite vari eventi stampa.

(7) Tuttavia, come si desume dai considerando 65 e 71, i due bandi prevedevano un rimborso diverso dei diritti di rotazione.

- (76) Per questi servizi di marketing KFBG doveva versare una somma annua di [...] EUR e un importo una tantum di [...] EUR per le attività di promozione del marchio a bordo dell'aeromobile.

2.8. L'accordo stipulato con Air Berlin

- (77) A partire dalla stagione di programmazione IATA dell'inverno 2009/2010, Air Berlin ha rilevato i collegamenti delle città di TUIfly. In seguito a tale subentro, il 28 ottobre 2009 KFBG e TUIfly hanno firmato un contratto tramite il quale hanno abrogato il loro accordo datato 10 dicembre 2008 con effetto a decorrere dal 25 ottobre 2009. DMG ha quindi deciso di stipulare un accordo successivo con Air Berlin per il periodo dal 25 ottobre 2009 al 31 marzo 2013, la cui firma è avvenuta in date diverse, ovvero l'8 luglio 2010, il 13 ottobre 2010 e il 25 ottobre 2010. L'accordo prevedeva la possibilità di un rinnovo ad opera di entrambe le parti.
- (78) A seguito di tale accordo, Air Berlin è tenuta a gestire la rotta Klagenfurt-Colonia da quattro a sette volte alla settimana durante la stagione invernale di programmazione IATA 2009/2010 (almeno quattro fino a un massimo di sette servizi alla settimana, a discrezione di Air Berlin), la tratta Klagenfurt-Berlino da cinque a sei volte alla settimana, la tratta Klagenfurt-Hannover due volte alla settimana e la tratta Klagenfurt-Amburgo da cinque a sei volte alla settimana, con un volume previsto di passeggeri pari ad almeno 31 000 passeggeri in partenza. Durante la stagione estiva di programmazione IATA 2010, Air Berlin doveva gestire la tratta Klagenfurt-Colonia da cinque a sei volte alla settimana, la tratta Klagenfurt-Berlino da quattro a cinque volte alla settimana, la tratta Klagenfurt-Hannover due volte alla settimana e la tratta Klagenfurt-Amburgo da tre a quattro volte alla settimana, con un volume atteso di passeggeri per tale periodo estivo pari ad almeno 42 000 passeggeri in partenza.
- (79) Durante la stagione invernale di programmazione IATA 2010/2011, Air Berlin doveva gestire la tratta Klagenfurt-Düsseldorf da due a tre volte alla settimana, la tratta Klagenfurt-Berlino tre volte alla settimana e la tratta Klagenfurt-Amburgo da due a tre volte alla settimana, con un volume atteso pari ad almeno 19 000 passeggeri in partenza. Durante la stagione estiva di programmazione IATA 2011, Air Berlin doveva gestire la tratta Klagenfurt-Düsseldorf da due a tre volte alla settimana, la tratta Klagenfurt-Berlino da tre a quattro volte alla settimana e la tratta Klagenfurt-Amburgo due alla settimana, con un volume atteso pari ad almeno 28 000 passeggeri in partenza.
- (80) Inoltre, ai sensi dell'accordo stipulato, Air Berlin era tenuta a mettere a disposizione dell'aeroporto di Klagenfurt e della regione della Carinzia un pacchetto completo di servizi di marketing, tra i quali, ad esempio, una presentazione di Klagenfurt sul sito principale di Air Berlin, nella newsletter tedesca e in quella neerlandese, nella sezione di accettazione via Internet, nei tagliandi passeggero delle carte d'imbarco, come salvaschermo, su vari supporti di comunicazione cartacei e televisivi a bordo degli aeromobili e in occasione di eventi stampa regionali.
- (81) DMG ha acconsentito a pagare un importo di [...] EUR per tali servizi di marketing nella stagione di programmazione invernale 2009/2010 e un importo di [...] EUR nella stagione di programmazione 2010/2011.

2.9. L'accordo stipulato con Austrian Airlines del 20 ottobre 2005

- (82) A partire dal 1° ottobre 2003, AUA ha ridotto di propria iniziativa i pagamenti per i diritti di rotazione allora dovuti all'aeroporto di Klagenfurt. Il 17 novembre 2003 KFBG ha intentato una causa civile contro AUA presso il tribunale regionale in considerazione dei pagamenti in sospeso relativi a diritti aeroportuali. Il 7 gennaio 2004 AUA ha presentato una comparsa di difesa. Inoltre, il 17 ottobre 2004, AUA ha presentato un'istanza presso il tribunale nazionale competente in materia di concorrenza ai sensi della legge sui cartelli per abuso di posizione dominante da parte di KFBG.
- (83) Il 20 ottobre 2005 KFBG e AUA hanno firmato un accordo transattivo per il periodo dal 1° ottobre 2003 al 20 ottobre 2005. Nel contesto di tale accordo le parti hanno convenuto di porre fine alle due azioni legali rispettivamente dinanzi al tribunale regionale e al tribunale nazionale competente in materia di concorrenza.
- (84) AUA si è impegnata a pagare un importo di [...] EUR a KFBG.
- (85) Le parti hanno convenuto che il regime di incentivi di KFBG del 1° settembre 2005 doveva costituire parte integrante dell'accordo transattivo e doveva applicarsi retroattivamente ad AUA a decorrere dal 1° ottobre 2003.

2.10. Motivi per l'avvio del procedimento nel febbraio 2012 ed estensione del procedimento nel luglio 2014

- (86) Nella sua decisione di avvio e nella sua decisione di estensione, la Commissione ha espresso dubbi riguardo alle misure riportate qui in appresso.

2.10.1. *Finanziamento dell'aeroporto di Klagenfurt da parte della città di Klagenfurt, del Land della Carinzia e di altre entità*

- (87) La Commissione si è chiesta se i pagamenti pubblici effettuati a favore dell'aeroporto di Klagenfurt dagli azionisti di KFBG, nonché dal ministero degli Interni e dal ministero delle Finanze nel periodo 2000-2010 costituissero un aiuto di Stato e, in tal caso, se questo fosse compatibile con il mercato interno.

2.10.2. *Il regime di incentivi aeroportuali di Kärntner Flughafen Betriebs GmbH del 2005*

- (88) La Commissione si è chiesta se gli sconti concessi sui diritti aeroportuali nel quadro del regime di incentivi del 2005 costituissero un aiuto di Stato e, in tal caso, se tale aiuto fosse compatibile con il mercato interno.

2.10.3. *Gli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002 e del 2006*

- (89) Nella sua decisione di avvio, la Commissione si è chiesta se Ryanair e la sua controllata LV avessero beneficiato di un aiuto di Stato nel 2002 concludendo gli accordi con KFBG e DMG e, in tal caso, se tale aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato interno.

- (90) Nella sua decisione di estensione, la Commissione si è chiesta se due accordi supplementari del 2002 tra DMG e AMS e LV, che devono essere inclusi in un'analisi dettagliata di tutti gli accordi stipulati nel 2002, costituissero un aiuto di Stato e, in tal caso, se tale aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato interno.

- (91) Nella sua decisione di avvio, la Commissione si è chiesta se Ryanair e la sua controllata AMS avessero ricevuto un aiuto di Stato nel 2006 attraverso la stipula degli accordi con KFBG e DMG e, in tal caso, se tale aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato interno.

2.10.4. *Gli accordi stipulati con Hapag Lloyd Express (HLX) e TUIfly*

- (92) La Commissione si è chiesta se HLX/TUIfly avesse ricevuto un aiuto di Stato mediante la stipula degli accordi con KFBG e, in tal caso, se tale aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato interno.

2.10.5. *L'accordo stipulato con Air Berlin*

- (93) La Commissione si è chiesta inoltre se Air Berlin avesse beneficiato di un aiuto di Stato stipulando gli accordi con KFBG e, in tal caso, se tale aiuto di Stato fosse compatibile con il mercato interno.

2.10.6. *L'accordo stipulato con Austrian Airlines del 20 ottobre 2005*

- (94) La Commissione si è chiesta se l'accordo transattivo del 20 ottobre 2005 stipulato tra KFBG e AUA costituissero un aiuto di Stato e, in tal caso, se tale aiuto fosse compatibile con il mercato interno.

3. ANALISI COSTI-BENEFICI EFFETTUATE DALLE AUTORITÀ AUSTRIACHE

- (95) Le autorità austriache hanno spiegato che KFBG non ha effettuato alcuna analisi costi-benefici ex ante, né prima della stipula degli accordi con le compagnie aeree, né prima dell'introduzione del regime di incentivi nel 2005.

- (96) Al fine di consentire alla Commissione di valutare le misure oggetto di indagine, l'Austria ha trasmesso analisi costi-benefici ex ante ricostruite per tutti gli accordi stipulati tra KFBG/DMG e diverse compagnie aeree e per il regime di incentivi del 2005.

- (97) Nel ricostruire queste analisi, le autorità austriache hanno utilizzato soltanto dati e informazioni disponibili al momento della stipula degli accordi e dell'introduzione del regime di incentivi; inoltre, hanno presentato stime per la durata dei singoli accordi.

4. OSSERVAZIONI DELL'AUSTRIA

- (98) Innanzitutto, le autorità austriache hanno fatto riferimento al notevole interesse pubblico per il funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt in Carinzia. Per la regione della Carinzia tale aeroporto rappresenta un collegamento importante con altre regioni e Stati membri. Inoltre, le attività presso l'aeroporto di Klagenfurt devono proseguire in ragione dell'obbligo di servizio pubblico, nonché per ragioni militari. Il Land della Carinzia si è impegnato a tenere a disposizione l'aeroporto di Klagenfurt per l'uso militare da parte della Repubblica d'Austria.
- (99) In secondo luogo, le autorità austriache sostengono che in relazione all'aeroporto di Klagenfurt non vi sia possibilità di sostituibilità, dal momento che le distanze da aeroporti alternativi (Lubiana, Maribor, Trieste o Graz) sono di gran lunga più difficili da coprire nella regione alpina della Carinzia rispetto alle zone di pianura, in caso di condizioni meteorologiche avverse. Di conseguenza, le ipotesi relative al bacino di utenza di un aeroporto in una regione montana come quella di Klagenfurt dovrebbero essere adeguate in maniera corrispondente.
- (100) In terzo luogo, l'Austria sostiene che il finanziamento dell'aeroporto di Klagenfurt negli ultimi venti anni sia stato redditizio, se si ignorano i costi dei contratti stipulati con diverse compagnie aeree. L'analisi dei costi di funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt dovrebbe basarsi su un'analisi dei costi marginali.
- (101) L'Austria ha riconosciuto che tutte le misure oggetto di indagine siano state concesse ricorrendo a risorse statali e siano imputabili all'Austria.
- (102) Tuttavia, l'Austria ritiene non vi siano indizi del fatto che KFBG abbia goduto di un beneficio in ragione dei contributi finanziari conferiti all'impresa dai suoi azionisti. Nel caso dei pagamenti effettuati dagli azionisti si sarebbe trattato di un rimborso delle spese sostenute da KFBG per gli accordi di servizi di marketing stipulati con varie compagnie aeree che sono andati a vantaggio tanto dell'aeroporto di Klagenfurt, quanto della città di Klagenfurt e del Land della Carinzia. Di norma il Land della Carinzia deve sostenere determinati costi per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico da parte dell'aeroporto di Klagenfurt e, pertanto, il Land della Carinzia o i ministeri federali sarebbero autorizzati a sostenere tali costi.
- (103) L'Austria ha inoltre sostenuto che il funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt debba essere considerato un servizio di interesse economico generale (in appresso: «SIEG») in quanto coerente con l'interesse pubblico e che il Land della Carinzia sarebbe soggetto a un obbligo generale di gestire e far funzionare l'aeroporto al fine di garantire l'accessibilità alla regione della Carinzia.
- (104) In merito agli accordi tra KLU e le compagnie aeree, nonché al regime di incentivi, l'Austria ha sostenuto che, a suo avviso, non vi sarebbero vantaggi economici a favore delle diverse compagnie aeree operanti presso l'aeroporto di Klagenfurt, in quanto alcuni contratti contenevano le stesse condizioni contenute nelle precedenti gare pubbliche d'appalto organizzate dall'aeroporto di Klagenfurt e, quindi, apparentemente gli stessi sarebbero stati conformi alle condizioni di mercato. Anche il regime di incentivi del 2005 sarebbe stato conforme alle condizioni di mercato secondo le autorità austriache.
- (105) Per quanto riguarda la selettività delle misure in esame, l'Austria sostiene che tutte le compagnie aeree avrebbero potuto partecipare alle precedenti gare pubbliche d'appalto e, di conseguenza, le successive stipule dei contratti con le singole compagnie aeree non possano essere considerate selettive. Inoltre, poiché non vi sarebbe alcuna possibilità di sostituibilità dell'aeroporto di Klagenfurt con altri aeroporti, non si sarebbe in presenza di distorsioni della concorrenza o incidenza sugli scambi.
- (106) Le autorità austriache non hanno effettuato alcuna valutazione indipendente degli effetti delle attività di marketing; tuttavia, asseriscono che, in ragione della continua collaborazione e del successo dei collegamenti aerei, i volumi di passeggeri presso l'aeroporto di Klagenfurt si sarebbero sviluppati positivamente.
- (107) Per quanto concerne l'accordo transattivo tra KFBG e AUA, l'Austria dichiara che la stipula di tale accordo rappresenterebbe anch'essa un passo puramente orientato al mercato.
- (108) Per quanto riguarda il regime di incentivi, le autorità austriache hanno sostenuto che l'aeroporto di Klagenfurt aveva agito come un investitore privato all'atto della sua introduzione. Gli sconti sui diritti aeroportuali concessi da tale regime sarebbero infatti stati conformi alle condizioni di mercato.

5. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) AUA, Lufthansa e Germanwings hanno presentato osservazioni congiunte in due occasioni. In tali osservazioni hanno spiegato che la decisione di avvio conterrebbe diverse vizi giuridici: giustificazione insufficiente dell'imputabilità allo Stato e del coinvolgimento degli organi pubblici, una interpretazione non corretta del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e un decorso irragionevolmente lungo di tempo tra la presentazione della denuncia nel 2007 e l'avvio del procedimento il 22 febbraio 2012.
- (110) Inoltre, le tre compagnie aeree hanno sostenuto che i diritti aeroportuali applicati presso l'aeroporto di Klagenfurt erano compatibili con il principio del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Il finanziamento dell'aeroporto non rientrerebbe, secondo loro, nel campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, in quanto i servizi di collegamento aereo sarebbero serviti a consentire una migliore connettività della regione Carinzia ad altre regioni e Stati membri. Per quanto concerne la redditività dell'aeroporto di Klagenfurt, le tre compagnie aeree hanno sostenuto che l'aeroporto sarebbe stato redditizio se soltanto alcune compagnie aeree non avessero beneficiato di vantaggi in relazione ai diritti aeroportuali e hanno altresì presentato le loro stime dei vantaggi complessivamente concessi a favore di talune altre compagnie aeree.
- (111) AUA, Lufthansa e Germanwings hanno dichiarato che il regime di incentivi dell'aeroporto di Klagenfurt non avrebbe paragoni rispetto ad aeroporti quali Francoforte/Hahn o Lubecca (menzionati dall'Austria). Tali aeroporti sarebbero caratterizzati dal fatto di essere stati sviluppati appositamente per soddisfare le esigenze di Ryanair. Presso tali aeroporti Ryanair sarebbe la compagnia aerea dominante; tuttavia, questo non sarebbe il caso dell'aeroporto di Klagenfurt. Inoltre le tre compagnie aeree hanno espresso il loro parere sul calcolo dei costi dell'aeroporto.

5.2. Ryanair

5.2.1. Osservazioni dirette di Ryanair

- (112) Ryanair contesta la decisione di avvio per quanto riguarda gli accordi del 2002 e del 2006 stipulati con l'aeroporto di Klagenfurt. A suo avviso questi accordi erano conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e, di conseguenza, non comportavano aiuti di Stato.
- (113) Ryanair sostiene, in sostanza, che non avrebbe beneficiato di alcun vantaggio in quanto i contratti sarebbero stati in linea con le normali condizioni di mercato.
- (114) Per quanto concerne la questione del sostegno a favore delle attività di marketing, Ryanair ha sostenuto che gli sconti concessi dall'aeroporto di Klagenfurt sarebbero stati conformi alla prassi del settore in quanto numerosi aeroporti di proprietà privata o pubblica applicherebbero i medesimi sconti o sconti addirittura maggiori per nuove destinazioni ⁽⁸⁾.
- (115) Inoltre, Ryanair sottolinea che la Commissione aveva manifestamente applicato una verifica errata relativa ai costi in quanto i costi infrastrutturali, nonché i costi di esercizio fissi devono essere considerati come costi non recuperabili, e sembrava quindi logico che l'aeroporto di Klagenfurt, in veste di investitore operante in un'economia di mercato definisse i suoi prezzi a livello dei costi marginali.
- (116) Ryanair nega di aver beneficiato di un vantaggio selettivo in ragione degli sconti concessi sui diritti aeroportuali presso l'aeroporto di Klagenfurt. Ryanair aveva ricevuto l'accesso alle infrastrutture dell'aeroporto di Klagenfurt in maniera non discriminatoria, in quanto i servizi sono stati oggetto di una procedura di gara pubblica e nessun'altra compagnia aerea ha espresso interesse nei confronti degli stessi; inoltre, nessun'altra compagnia aerea sarebbe stata respinta. Ryanair aveva ricevuto detti sconti in cambio del notevole rischio commerciale che la compagnia aveva sostenuto nell'istituire collegamenti aerei di linea verso un aeroporto allora ancora sconosciuto.
- (117) Per quanto concerne i contratti con AMS, Ryanair si oppone fortemente a una valutazione comune dei diversi accordi stipulati da Ryanair con KFBG e degli accordi di servizi di marketing stipulati con AMS. Per gestire rotte da e verso l'aeroporto di Klagenfurt, Ryanair non impone come condizione la conclusione di un accordo di servizi di marketing con AMS.
- (118) Ryanair afferma che la Commissione avrebbe ignorato il valore dei servizi di marketing svolti sul sito Internet di Ryanair, che è uno dei siti in tema di viaggi più popolari al mondo.
- (119) Secondo il punto di vista di Ryanair non ci sarebbero prove che le autorità austriache sarebbero state coinvolte nelle misure oggetto di indagine in relazione a Ryanair o AMS e che le misure sarebbero imputabili a tali autorità.

⁽⁸⁾ Ryanair ha citato, ad esempio, gli aeroporti [...].

- (120) Inoltre, Ryanair esprime le seguenti critiche: i costi per la sicurezza non dovrebbero essere imputati all'attività economica di un aeroporto. Poiché nessuno degli accordi stipulati tra Ryanair e l'aeroporto di Klagenfurt sarebbe collegato ad aiuti di Stato, l'applicabilità degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione non sarebbe pertinente. L'assenza di un piano industriale non esclude che un'autorità pubblica si sia comportata come un investitore operante in un'economia di mercato. Per quanto riguarda la definizione del bacino di utenza, nel caso dell'aeroporto di Klagenfurt tale aspetto non avrebbe alcuna coerenza con altri casi di aiuti di Stato.

5.2.2. Studi e analisi presentati da Ryanair

- (121) Infine, Ryanair ha presentato una serie di relazioni preparate dalla società di consulenza Oxera, nonché un'analisi del Prof. Damien P. McLoughlin.

5.2.2.1. Relazione 1 di Oxera — «Economic MEIP ⁽⁹⁾ Assessment for Klagenfurt Airport» (Verifica del rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato per l'aeroporto di Klagenfurt) preparata per conto di Ryanair da Oxera, 4 luglio 2011

- (122) Ryanair ha incaricato Oxera di valutare se gli accordi tra Ryanair e l'aeroporto di Klagenfurt e i diritti corrisposti da Ryanair a tale aeroporto fossero compatibili con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. La valutazione non include l'accordo per servizi di marketing stipulato tra DMG e AMS in data 21 dicembre 2006.
- (123) Oxera ha effettuato due analisi: un'analisi comparativa e un'analisi della redditività. Oxera conclude che gli aeroporti [...] e [...] sono paragonabili secondo diversi aspetti all'aeroporto di Klagenfurt. Oxera ha confrontato i diritti pagati da Ryanair a tali aeroporti, al netto del sostegno a favore del marketing pagato a Ryanair ai sensi dell'accordo del 2002 stipulato con DMG, tuttavia senza detrarre i pagamenti effettuati a favore di Ryanair nel quadro dell'accordo di servizi di marketing del 2006. Dopo aver confrontato i diritti corrisposti per ciascuna rotazione e per ciascun passeggero, Oxera ha concluso che i diritti applicati presso l'aeroporto di Klagenfurt erano sempre superiori rispetto a quelli applicati dagli altri due aeroporti.
- (124) Per quanto concerne l'analisi della redditività effettuata da Oxera, si tratta di una valutazione ex ante basata sui costi e sui ricavi supplementari e su un approccio di copertura dei costi totali ⁽¹⁰⁾ che riguarda soltanto gli accordi del 2002. Nel contesto di tale analisi è stato concluso che gli accordi del 2002 erano redditizi per l'aeroporto e presentavano un valore attuale netto positivo.

5.2.2.2. Relazione 2 di Oxera — «Economic MEIP Assessment for Klagenfurt Airport» (Verifica del rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato per l'aeroporto di Klagenfurt) preparata per conto di Ryanair da Oxera, 31 agosto 2012

- (125) L'analisi di riferisce all'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra KFBG e Ryanair per il periodo 2002-2006, nonché all'accordo di servizi di marketing stipulato tra DMG e LV per il periodo dal 27 giugno 2002 al 27 giugno 2007. Gli accordi stipulati tra DMG e AMS non sono presi in considerazione nell'analisi di Oxera.
- (126) Oxera ha confrontato i diritti complessivi pagati dalla compagnia aerea all'aeroporto di Klagenfurt con i diritti corrispondenti corrisposti presso cinque aeroporti di comparazione tra il 2002/2003 e il 2010/2011. I diritti sono stati considerati secondo due categorie distinte, ovvero come diritti per passeggero e come diritti per rotazione e, inizialmente, sono stati aggregati in un valore misurato per i diritti complessivi. Successivamente, i diritti complessivi sono stati convertiti in diritti per rotazione o diritti per passeggero in maniera da consentire un raffronto tra i sei aeroporti.
- (127) I risultati mostrano che l'importo dei diritti pagato da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt è, in media, circa cinque volte superiore all'importo comparabile dei diritti corrisposti dalla compagnia aerea agli aeroporti di comparazione durante il periodo oggetto d'inchiesta. Si può quindi desumere che ciò sia dovuto ai prezzi tipicamente più elevati applicati dagli aeroporti austriaci. Ciò suggerisce che i diritti versati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt sono commisurati a quelli che Ryanair si sarebbe vista proporre in circostanze analoghe da un investitore in possesso di un aeroporto operante in un'economia di mercato. Di conseguenza, gli accordi analizzati nel contesto di tale relazione risultano essere compatibili con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

⁽⁹⁾ Tale acronimo indica il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ("Market Economy Investor Principle").

⁽¹⁰⁾ Nell'approccio di copertura dei costi totali (approccio *single-till*) per la determinazione dell'ammontare dei diritti aeroportuali si tiene conto di tutte le entrate del gestore dell'aeroporto derivanti da tutte le attività svolte dall'aeroporto, ivi comprese le attività commerciali non aeronautiche (ad esempio gestione di negozi, ristoranti e parcheggi). Al contrario, nel caso dell'approccio *dual till* (a cassa doppia), per la determinazione dei diritti aeroportuali si prende in considerazione soltanto le entrate derivanti da attività aeronautiche (principalmente entrate derivanti dai diritti aeroportuali e dai diritti per i servizi di terra).

5.2.2.3. Relazione 3 di Oxera — «Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests» (Determinazione dei parametri di riferimento del mercato nell'analisi comparativa per i test dell'operatore in un'economia di mercato). «Ryanair State aid cases» (casi di aiuto di Stato per Ryanair), documento preparato per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013

- (128) Secondo Oxera, l'approccio della Commissione, che ha ritenuto accettabili soltanto gli aeroporti di comparazione situati nello stesso bacino d'utenza dell'aeroporto oggetto di indagine, è infondato.
- (129) Oxera sostiene che i prezzi di riferimento del mercato riferiti agli aeroporti di comparazione non sono inquinati dagli aiuti di Stato concessi agli aeroporti vicini; pertanto, è possibile stimare in modo attendibile un parametro di riferimento del mercato per i test dell'operatore in un'economia di mercato.
- (130) Secondo Oxera, ciò sarebbe giustificato dai seguenti motivi:
- le analisi comparative sono ampiamente utilizzate per i test dell'operatore in un'economia di mercato in ambiti diversi dagli aiuti di Stato,
 - secondo la teoria economica comune, le società si influenzano vicendevolmente nelle decisioni sui prezzi soltanto nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari. Quando due imprese concorrenti operano in mercati economici distinti e non sono quindi in concorrenza tra loro, le ripercussioni delle loro azioni sulla determinazione dei prezzi degli altri sono trascurabili. Di conseguenza, nelle osservazioni della Commissione in merito all'analisi comparativa è stato ipotizzato che gli aeroporti di comparazione e tutti gli aeroporti che possono beneficiare di aiuti siano in concorrenza tra loro,
 - gli aeroporti che insistono sullo stesso bacino d'utenza non sono necessariamente in concorrenza l'uno con l'altro e gli aeroporti di comparazione utilizzati nelle relazioni presentate sono esposti soltanto a una concorrenza limitata da parte degli aeroporti di proprietà dello Stato presenti nei loro rispettivi bacini d'utenza (meno di un terzo degli aeroporti commerciali presenti nei bacini d'utenza degli aeroporti di comparazione è interamente di proprietà dello Stato e nessuno di essi è stato oggetto di indagini in materia di aiuti di Stato (dati aggiornati all'aprile 2013),
 - anche quando gli aeroporti di comparazione sono esposti alla concorrenza di aeroporti di proprietà dello Stato presenti nello stesso bacino d'utenza, vi possono essere motivi per ritenere che essi agiscano in conformità al principio dell'operatore in economia di mercato (ad esempio, quando l'assetto proprietario è caratterizzato da una partecipazione privata rilevante o quando l'aeroporto è a gestione privata).
- (131) Gli aeroporti che rispettano il criterio dell'operatore in economia di mercato non fissano i prezzi al di sotto del costo incrementale.

5.2.2.4. Relazione 4 di Oxera — «Principles underlying profitability analysis for MEO tests» (Principi alla base dell'analisi della redditività per i test dell'operatore in un'economia di mercato). «Ryanair State aid cases» (casi di aiuto di Stato per Ryanair), documento preparato per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013

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

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

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

5.2.2.6. Relazione 5 di Oxera — «Are prices set by AMS in line with the market rate?» (I prezzi fissati da AMS sono in linea con i prezzi di mercato?), preparata per conto di Ryanair da Oxera, 20 dicembre 2013

- (136) Tale relazione contiene i risultati di un raffronto tra i prezzi praticati da AMS per la pubblicità su ryanair.com con listini prezzi per servizi pubblicitari analoghi offerti da altri siti Internet europei che si occupano di viaggi ⁽¹⁾. Tale analisi ha come obiettivo una valutazione indipendente del fatto che AMS abbia offerto i suoi servizi a prezzi di mercato.
- (137) L'analisi si è basata sul periodo 2004-2005, ovvero sul momento della prima introduzione del listino prezzi AMS, nonché del listino prezzi di novembre 2013. In entrambi i casi, le tariffe applicate da AMS sono state confrontate con un campione di prezzi per pubblicità su siti Internet. In tale contesto sono stati considerati soltanto gli annunci sulla pagina iniziale di ciascun sito Internet considerato.
- (138) I risultati dell'analisi mostrano che le tariffe applicate da AMS per gli spazi pubblicitari su ryanair.com erano in entrambi i casi inferiori o equivalenti ai prezzi riportati nel listino prezzi. Di conseguenza, i risultati mostrano che le tariffe applicate da AMS sono compatibili con il mercato e con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (139) Oxera sottolinea che tali conclusioni sono in linea con le precedenti constatazioni dei consulenti di marketing di Ryanair: Mindshare (2004) e Zenobie Conseil (2011).

5.2.2.7. Relazioni Oxera 6 e 7 — «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato?), preparata per conto di Ryanair da Oxera, 17 e 31 gennaio 2014

- (140) Ryanair ha presentato ulteriori relazioni elaborate dal suo consulente Oxera. In queste relazioni Oxera ha esposto i principi di cui, secondo la compagnia aerea, occorre tenere conto, nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato, nell'analisi della redditività degli accordi di servizi aeroportuali tra Ryanair e gli aeroporti, da una parte, e degli accordi di servizi di marketing tra AMS e gli stessi aeroporti, dall'altra. Ryanair ha sottolineato che queste relazioni non modificano in alcun modo la propria posizione, già fatta valere in precedenza, secondo cui gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing devono essere analizzati con test dell'operatore in un'economia di mercato separati.
- (141) Secondo quanto sostenuto nelle note, in un'analisi congiunta della redditività, i profitti generati da AMS dovrebbero essere inclusi tra i ricavi mentre le spese destinate ad AMS dovrebbero essere incorporate tra i costi. A questo scopo, le relazioni suggeriscono di applicare all'analisi congiunta della redditività una metodologia basata sui flussi di cassa, che permette di trattare la spesa sostenuta dagli aeroporti per AMS come una spesa di esercizio incrementale.
- (142) Le relazioni sottolineano che le attività di marketing contribuiscono a creare e ad accrescere il valore del marchio, il che contribuisce a produrre effetti e benefici non soltanto nel periodo di validità del contratto ma anche dopo la sua scadenza. Ciò varrebbe soprattutto nel caso in cui, in ragione del fatto che Ryanair ha concluso un accordo con questo aeroporto, altre compagnie aeree comincino ad operare sullo stesso aeroporto; ciò permetterebbe all'aeroporto di attrarre un maggior numero di negozi e quindi di accrescere i ricavi aeroportuali non aeronautici. Secondo Ryanair, se dovesse decidere di effettuare un'analisi congiunta della redditività, la Commissione dovrebbe tenere conto di tali benefici trattando le spese per AMS come costi di esercizio incrementali, al netto dei pagamenti destinati ad AMS.

⁽¹⁾ Nel settore pubblicitario anglofono tali listini pubblicitari sono chiamati «rate cards». Si tratta di distinte dei prezzi pubblicitari relativi a stampa e radio oppure ad imprese che offrono spazi pubblicitari sui loro siti Internet.

- (143) Inoltre, secondo Ryanair occorrerebbe includere nei profitti incrementali previsti alla fine del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali un valore residuo successivo al periodo di valutazione esplicita (*terminal value*), in modo tale da tenere conto del valore generato dopo la scadenza dell'accordo. Il *terminal value* potrebbe essere adattato sulla base di una probabilità di «rinnovo», che misurerebbe la previsione che gli utili si protraggano dopo il termine del periodo di validità dell'accordo con Ryanair oppure che condizioni simili siano stipulate con altre compagnie aeree. Secondo Ryanair, sarebbe quindi possibile calcolare un limite inferiore per i benefici generati congiuntamente dall'accordo con AMS e dall'accordo di servizi aeroportuali, tenendo conto delle incertezze riguardanti i profitti incrementali successivi alla scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali.
- (144) A integrazione di questo approccio, nelle relazioni è presentata una sintesi delle conclusioni di alcuni studi concernenti gli effetti del marketing sul valore di un marchio. Tali studi riconoscono che il marketing può incrementare il valore di un marchio e contribuire ad ampliare la clientela. Secondo tali relazioni, nel caso di un aeroporto, il marketing sul sito ryanair.com accresce in particolare la visibilità del marchio. Nelle relazioni si afferma inoltre che specialmente gli aeroporti regionali più piccoli intenzionati a potenziare il traffico aereo possono pertanto accrescere particolarmente il valore del loro marchio concludendo accordi di servizi di marketing con AMS.
- (145) Le relazioni indicano infine che un approccio basato sui flussi di cassa è preferibile a un approccio basato sulla capitalizzazione, in cui la spesa per i servizi di marketing forniti da AMS sarebbe trattata come spesa in conto capitale destinata a un'attività immateriale (il valore del marchio). L'approccio basato sulla capitalizzazione terrebbe conto unicamente della parte di spese di marketing riconducibile alle attività immateriali dell'aeroporto. Le spese di marketing sarebbero trattate come spese in conto capitale destinate a un'attività immateriale e quindi ammortizzate nell'arco della durata del contratto, tenendo conto di un valore residuo al termine previsto dell'accordo di servizi aeroportuali. Tale approccio non terrebbe conto dei profitti incrementali che la stipula dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair assicurerebbe; inoltre è difficile calcolare il valore dell'attività immateriale, in ragione delle spese relative al marchio e del periodo d'impiego dell'attività. Il metodo dei flussi di cassa è più indicato di un approccio basato sulla capitalizzazione, perché quest'ultimo non permette di rappresentare i vantaggi di cui l'aeroporto presumibilmente beneficerà sottoscrivendo l'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair.

5.2.2.8. Relazione 8 di Oxera — «Allocation of investment costs» (Allocazione dei costi di investimento), preparata per conto di Ryanair, 12 settembre 2014

- (146) Questa relazione illustra in che modo dovrebbe avvenire l'allocazione dei costi di investimento degli aeroporti agli accordi stipulati con le compagnie aeree qualora tali costi dovessero essere considerati pertinenti nel contesto della valutazione dell'aumento incrementale della redditività di un accordo di trasporto aereo in caso di applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato.
- (147) Oxera sostiene che sia appropriato allocare i costi di investimento secondo la quota di capacità attesa rappresentata da un particolare accordo con una compagnia aerea. La società di consulenza sottolinea che la differenza fondamentale consiste nel basare sulla capacità la determinazione dell'uso e fa riferimento a tale proposito ai casi di aiuti di Stato Alghero, Västerås, Reus e Girona.

5.2.2.9. Relazione 9 di Oxera — «Evaluating the wider impact of AMS Agreements on airport traffic» (Valutazione delle ripercussioni generali degli accordi stipulati con AMS sul traffico aereo), preparato per conto di Ryanair da Oxera, 26 settembre 2014

- (148) Questa relazione illustra come è possibile testare empiricamente se gli accordi con AMS presentano benefici maggiori in termini di aumento del valore del marchio di un aeroporto e di creazione di esternalità di rete.
- (149) Oxera sottolinea che fino al momento della stesura di tale relazione la Commissione non aveva ancora effettuato un'analisi empirica le cui conclusioni sostenevano che l'unico vantaggio dell'effettuare una pubblicità su ryanair.com consistesse nell'aumento del volume di passeggeri di Ryanair.
- (150) Oxera disserta in merito ai possibili benefici più ampi offerti dagli accordi stipulati con AMS alla luce delle evidenze qualitative fornite dall'aeroporto di Alghero. Dalle considerazioni formulate si può dedurre che l'aumento del volume di traffico non ricadente su Ryanair presso l'aeroporto di Alghero è almeno in parte attribuibile all'attività pubblicitaria svolta su ryanair.com. Oxera ritiene pertanto che sia plausibile che gli annunci pubblicitari su ryanair.com possano avere effetti a lungo termine sul volume di traffico di un aeroporto che vanno oltre l'aumento del traffico di Ryanair.
- (151) Tuttavia, la società di consulenza ammette che a causa di un'asimmetria delle informazioni non è possibile tenere traccia contemporaneamente, in maniera sufficiente, di tutti i cambiamenti che si verificano nel mercato. Di conseguenza, Oxera sottolinea la necessità di un'analisi più affidabile delle ripercussioni a lungo termine delle attività pubblicitarie attuate su ryanair.com sul volume di traffico degli aeroporti.

- (152) Oxera suggerisce vari approcci statistici che la Commissione potrebbe adottare per esaminare le ripercussioni dell'attività pubblicitaria svolta su ryanair.com sul volume di traffico dell'aeroporto, in relazione tanto a Ryanair quanto ad altre compagnie aeree.
- (153) Qualora l'analisi empirica dovesse rivelare che la pubblicità realizzata su ryanair.com porta benefici di più ampia portata, allora sarebbe importante considerare questi benefici nel contesto dell'approccio della Commissione adottato nell'analisi della redditività ex ante dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi stipulati con AMS. Si potrebbe quindi, ad esempio, includere il *terminal value* nell'analisi della redditività in maniera da riflettere il valore generato dalle attività di marketing.

5.2.2.10. Relazione 10 di Oxera — «Economic MEOP assessment: Klagenfurt Airport – profitability analysis» (test economico dell'operatore in un'economia di mercato: aeroporto di Klagenfurt - analisi della redditività), preparata per conto di Ryanair da Oxera, 3 novembre 2014

- (154) Questa relazione analizza secondo un approccio ex ante la redditività attesa dell'accordo stipulato nel 2006 in relazione ai servizi aeroportuali. Inoltre effettua test di sensitività sui risultati della relazione preparata nel 2011, in merito alla verifica secondo il principio dell'operatore in economia di mercato per quanto concerne la redditività attesa dell'accordo di servizi aeroportuali («Airport Services Agreement») del 2002.
- (155) Oxera ha esaminato la redditività attesa di ciascun accordo sulla base di diversi scenari relativi allo scenario di base. Secondo Oxera, lo scenario di base dovrebbe riflettere le ipotesi di Klagenfurt, nella misura in cui le stesse risultano verificate dalle informazioni presentate all'aeroporto al momento della stipula degli accordi di servizi aeroportuali.
- (156) Oxera avrebbe determinato la redditività attesa dei singoli accordi sulla base del valore attuale netto. Erano stati previsti valori attuali netti positivi per i singoli accordi e, come risulta evidente dall'analisi di redditività, l'accordo di servizi aeroportuali del 2002 e quelli del 2006 sarebbero stati così redditizi che probabilmente un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe offerto condizioni analoghe.
- (157) L'analisi della redditività attesa dell'accordo di servizi aeroportuali del 2002 presentata nella relazione ha suggerito che le conclusioni generali della relazione Oxera del 2011 sarebbero affidabili nei confronti di una serie di test di sensitività riferiti, tra l'altro, a modifiche del tasso di attualizzazione, a costi incrementali, a ricavi delle attività non aeronautiche e a costi di investimento.
- (158) Unitamente ai risultati dell'analisi comparativa, tali elementi di prova hanno dimostrato che gli accordi sono conformi al principio dell'operatore in economia di mercato. Inoltre, gli accordi stipulati con Klagenfurt sarebbero evidentemente conformi alle condizioni di mercato anche qualora venga applicata una serie di sensitività in relazione alle ipotesi di base dell'analisi. Stando alle informazioni disponibili, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe ritenuto redditizio offrire condizioni analoghe a quelle contenute nell'accordo stipulato tra Ryanair e l'aeroporto di Klagenfurt.
- (159) Oxera conclude la sua relazione affermando che l'analisi costi-benefici delle autorità austriache non deve essere utilizzata per valutare il rispetto del principio dell'operatore in economia di mercato per il periodo dal 27 giugno 2002 al 29 ottobre 2005, in quanto: i) l'analisi modella chiaramente le condizioni del bando di gara pubblica di DMG del novembre 2011 per la gestione di un collegamento diretto tra Klagenfurt e Londra e non i termini dell'accordo di servizi aeroportuali del 2002; ii) l'analisi non è stata manifestamente effettuata completamente su una base ex ante, in quanto si riferisce soltanto al periodo in cui Ryanair operava effettivamente presso l'aeroporto e non al periodo citato nell'accordo di servizi aeroportuali del 2002; e iii) i diritti aeroportuali utilizzati come base nell'analisi costi-benefici delle autorità austriache sarebbero notevolmente inferiori ai diritti corrispondenti riportati nell'accordo di servizi aeroportuali del 2002.

5.2.2.11. Relazione 11 di Oxera — «Why is comparator analysis an important supplement to profitability analysis in MEOP assessments?» (Perché l'analisi comparativa costituisce un'integrazione importante all'analisi della redditività nei test dell'operatore in un'economia di mercato?), preparata per conto di Ryanair da Oxera, 26 gennaio 2015

- (160) Questa relazione spiega perché nell'esame degli accordi tra aeroporti e compagnie aeree sulla base del principio dell'operatore in economia di mercato dovrebbero essere utilizzate analisi comparative, quanto meno come una sorta di verifica incrociata dei risultati dell'analisi della redditività. Oxera segnala che le analisi comparative ai sensi dell'approccio adottato dalla Commissione nella sua comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato⁽¹²⁾ e nei confronti di altri settori economici (come ad esempio i porti marittimi) svolgono un ruolo importante nell'esame di accordi tra aeroporti e compagnie aeree basati sul principio dell'operatore in economia di mercato.

⁽¹²⁾ Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1). Nel momento in cui Oxera ha trasmesso le sue relazioni (ovvero nel gennaio 2015), tale documento era stato pubblicato come progetto per la consultazione pubblica.

- (161) Ciò sarebbe particolarmente vero nel caso in cui nel contesto dell'analisi della redditività non venisse effettuata alcuna verifica dell'efficienza in termini di costi dell'aeroporto. Dal momento che ci si attenderebbe una gestione efficiente dei costi da parte di un operatore in economia di mercato, dipenderebbe da una verifica dell'efficienza in termini di costi dell'aeroporto il fatto che il test dell'operatore in un'economia di mercato consenta conclusioni affidabili.
- (162) È del tutto possibile che una compagnia aerea versi diritti di pari entità presso due aeroporti con caratteristiche analoghe. Tuttavia, qualora uno dei due aeroporti non operi in maniera efficiente, si potrebbe concludere che l'accordo tra l'aeroporto e le compagnie aeree non è conforme al principio dell'operatore in economia di mercato.
- (163) Al momento della stipula degli accordi con un aeroporto, Ryanair non potrebbe tuttavia stabilire tale efficacia in termini di costi, mentre l'aeroporto può valutare la probabile redditività dell'accordo.
- (164) In definitiva, l'attuale approccio della Commissione in merito all'esame di accordi tra aeroporti e compagnie aeree per Ryanair, sulla base del principio dell'operatore in economia di mercato, presenterebbe un'insufficiente certezza del diritto nel caso della stipula di accordi con aeroporti.

5.2.2.12. Relazione 12 di Oxera — «Economic MEOP assessments: comparator analysis, including AMS» (test economici dell'operatore in un'economia di mercato: analisi comparativa, AMS inclusa), addendum alla relazione di Oxera del 2010, 10 aprile 2015

- (165) Questa relazione esamina le ripercussioni di un'analisi comparativa nel contesto della quale gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi stipulati con AMS presso KLU sono stati trattati congiuntamente secondo l'approccio adottato dalla Commissione. Oxera sottolinea che tale analisi non influisce sulla posizione di Ryanair secondo la quale gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi stipulati con AMS dovrebbero essere trattati separatamente.
- (166) L'analisi si basa sugli stessi aeroporti di comparazione utilizzati da Oxera nella sua relazione relativa all'aeroporto di Klagenfurt del 2012. Si è proceduto a una verifica della stabilità dei rapporti di proprietà e delle strutture finanziarie di questi aeroporti in maniera da garantire l'accuratezza del raffronto.
- (167) Durante l'intero periodo oggetto di esame i diritti netti pagati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt, dopo aver detratto i pagamenti effettuati a favore di Ryanair e AMS per i servizi di marketing, risultavano essere superiori rispetto ai diritti netti medi pagati presso gli aeroporti di comparazione (sia per passeggero in partenza sia per rotazione). Ne consegue che un operatore in un'economia di mercato con tutta probabilità avrebbe proposto accordi analoghi a Ryanair.
- (168) Pertanto, i risultati dell'analisi comparativa congiunta degli accordi di servizi aeroportuali e degli accordi stipulati con AMS confermano l'interpretazione secondo la quale gli accordi tra Ryanair, AMS e KLU erano conformi al principio dell'operatore in economia di mercato e alle constatazioni riportate nella relazione di Oxera del 2012.

5.2.2.13. Relazione 13 di Oxera — «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues» (Le ripercussioni delle attività di Ryanair sui ricavi delle attività non aeronautiche degli aeroporti), 4 dicembre 2015

- (169) In questa relazione Oxera ha esaminato le ripercussioni delle attività di Ryanair sui ricavi delle attività non aeronautiche degli aeroporti, in base alle entrate per passeggero. Secondo Oxera, l'avvio delle operazioni da parte di Ryanair ha avuto un significativo impatto positivo sul livello di ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero. Sulla base di tale constatazione, Oxera ha dichiarato che l'approccio adottato dalla stessa fino a questo momento nell'analisi della redditività secondo il principio dell'operatore in economia di mercato e l'approccio seguito dalla Commissione nell'analisi ⁽¹³⁾ sono stati conservativi, in quanto non hanno tenuto conto di questo incremento di ricavi dell'aeroporto.
- (170) Oxera ha effettuato un'analisi empirica utilizzando un campione di 57 aeroporti europei scelti prestando attenzione a quelli che presentavano la massima similitudine possibile rispetto a quelli da verificare ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato. Oxera ha osservato che l'avvio delle operazioni da parte di Ryanair ⁽¹⁴⁾

⁽¹³⁾ Oxera ha fatto riferimento all'approccio della Commissione nelle decisioni sugli aeroporti di Pau e Nîmes, nel contesto delle quali la Commissione ha calcolato i ricavi delle attività non aeronautiche previsti per passeggero in partenza utilizzando i dati comunicati dagli aeroporti nella fase precedente alla stipula degli accordi e ha adeguato di conseguenza l'inflazione. Decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.22614 (C 53/07) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109), considerando 414.

Decisione (UE) 2016/633 della Commissione del 23 luglio 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della camera di commercio e industria di Nîmes-Uzès-Le Vigan, di Veolia Transport Aéroport de Nîmes, di Ryanair Limited e di Airport Marketing Services Limited (GU L 113 del 27.4.2016, pag. 32), considerando 436.

⁽¹⁴⁾ Come anno di inizio delle attività di Ryanair Oxera ha considerato di volta in volta l'anno in cui la compagnia aerea ha avviato attività «sostanziali» presso un aeroporto; tale anno è stato definito, a sua volta, come il primo anno in cui i passeggeri Ryanair in partenza hanno rappresentato più del 50 % del numero totale massimo di tutti i passeggeri Ryanair in partenza trasportati presso lo stesso aeroporto nell'arco di un anno nel periodo 1994-2012.

presso 29 di questi aeroporti, aveva portato a un aumento dei ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero in partenza pari a circa 12,0-13,7 % considerando i prezzi reali (al netto dell'inflazione) e che si trattava di un effetto statisticamente significativo. Ciò è probabilmente dovuto al fatto che i passeggeri di Ryanair spendono di più dei passeggeri di altre compagnie aeree, in parte a causa della limitata offerta gastronomica a bordo degli aeromobili dei vettori *low-cost* e/o al fatto che l'avvio delle operazioni da parte di Ryanair è motivo di espansione dei terminal poiché, ad esempio, ulteriori rivenditori al dettaglio si insediano presso gli aeroporti.

- (171) Inoltre Oxera ha sottolineato che ciò costituiva un effetto in relazione ai vettori *low-cost*. A causa della crescita del settore dei voli a basso costo, nel quale sono presenti marchi forti con un elevato volume di passeggeri, l'avvio delle operazioni aeronautiche di un vettore *low-cost* può determinare un'espansione significativa dell'aeroporto interessato e, di conseguenza, maggiori ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero. In considerazione del campione di aeroporti interessato, Oxera conclude che, al contrario, l'avvio delle operazioni aeronautiche da parte di compagnie aeree normali non presenta ripercussioni significative sui ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero.
- (172) Secondo la relazione, i risultati evidenziano il carattere prudenziale dell'approccio utilizzato finora nell'analisi della redditività in base al principio dell'operatore in economia di mercato e nell'analisi della Commissione. Tali analisi non sono state infatti basate sulla considerazione del rapido incremento di ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero, non rilevando quindi i vantaggi di ampia portata offerti dalle operazioni aeronautiche svolte da Ryanair presso gli aeroporti, bensì avrebbero tratto delle conclusioni soltanto sulla base di stime per i ricavi delle attività non aeronautiche per passeggero in partenza secondo un tasso di inflazione molto più basso. Di conseguenza, Oxera ritiene che la redditività attesa degli accordi di Ryanair stipulati con l'aeroporto sia stata sottostimata nella sua analisi secondo il principio dell'operatore in economia di mercato e nell'analisi da parte della Commissione.

5.3. AMS

- (173) AMS ha presentato le seguenti osservazioni.

5.3.1. Su AMS e il sito Internet di Ryanair

- (174) AMS sostiene che la Commissione non dovrebbe trattare Ryanair e AMS come un'unica entità giuridica e non dovrebbe considerare gli accordi di servizi di marketing tra AMS e DMG come complementari all'accordo stipulato tra l'aeroporto e Ryanair. AMS offre servizi di marketing che sono giustificati dal loro scopo indipendente, fatturati in base al loro valore di mercato e negoziati e stipulati separatamente dagli accordi tra Ryanair e i rispettivi aeroporti.
- (175) Inoltre, la decisione di Ryanair di avvalersi di un intermediario per la vendita di spazi pubblicitari sul proprio sito Internet non sarebbe inusuale. AMS ha ottenuto risultati positivi nella promozione e nella vendita di spazi pubblicitari a numerose società in Europa, tanto pubbliche quanto private.
- (176) Il sito web Ryanair presenta le seguenti caratteristiche interessanti per la commercializzazione: è uno dei portali dedicati ai viaggi più popolari al mondo; la durata media di permanenza sul sito Ryanair è insolitamente lunga; la pubblicità a favore di un aeroporto sul sito Internet di Ryanair si rivolgerà soltanto ai potenziali passeggeri di quell'aeroporto; in questo modo le perdite di tempo sono escluse o assolutamente limitate (a differenza della pubblicità su giornali, alla radio, in televisione e in altri mezzi meno mirati e rivolti al grande pubblico).

5.3.2. Sull'assenza di vantaggi per AMS o Ryanair

- (177) AMS stipula accordi di marketing con aeroporti pubblici e privati, enti turistici, gruppi di autonoleggio, siti di prenotazioni alberghiere, compagnie assicurative e fornitori di servizi di telecomunicazioni.
- (178) Le tariffe applicate per gli spazi pubblicitari forniti da AMS e i volumi di acquisto di tali spazi non comportano alcuna discriminazione tra inserzionisti pubblici e privati. Di conseguenza, i contratti di AMS con aeroporti gestiti dallo Stato o le loro controllate non costituirebbero aiuti di Stato. AMS ha concluso accordi con diversi aeroporti di proprietà privata o soggetti a controllo privato (compresi [...] e [...]) e con altre parti private a condizioni comparabili e non discriminatorie.
- (179) Per quanto concerne la questione dell'interesse commerciale che potrebbe avere un aeroporto in relazione alla pubblicità su ryanair.com, AMS ha criticato la conclusione della Commissione contenuta nella decisione di avvio, in quanto, dato che AMS offre i suoi servizi a prezzi di mercato, non vi sarebbe alcuna base giuridica per mettere in discussione le motivazioni economiche di DMG e dell'aeroporto per le attività pubblicitarie attuate sul sito Internet di Ryanair.
- (180) AMS ha fatto presenti diversi motivi che giustificerebbero l'acquisto, da parte di DMG di servizi di marketing venduti da AMS per la pubblicità sul sito ryanair.com; tali motivi si possono riassumere come segue.

- (181) In primo luogo, la pubblicità sul sito Ryanair rappresenta un investimento finalizzato a promuovere il riconoscimento del marchio. Le società di gestione di aeroporti periferici hanno molte difficoltà a far riconoscere il proprio «marchio» dai passeggeri, dalle compagnie aeree e dai gestori di attività commerciali non aeronautiche, che costituiscono tutti potenziali fonti di entrate per gli aeroporti. Un maggior valore di riconoscimento del marchio potrebbe offrire vantaggi agli aeroporti in varie forme che si completano e integrano tra loro; in particolare, potrebbe: i) contribuire a un aumento del numero di passeggeri che volano verso tale aeroporto con la società sul cui sito Internet è stato pubblicizzato l'aeroporto; ii) aumentare il numero di potenziali clienti che visitano il sito Internet di una compagnia aerea sul quale un aeroporto viene presentato come aeroporto di destinazione o il sito Internet di un'altra compagnia aerea che offre collegamenti a tale aeroporto; iii) fare sì che altre compagnie aeree volino verso tale aeroporto; e iv) risvegliare interesse nei confronti dell'aeroporto da parte di gestori di attività commerciali (ad esempio catene di distribuzione al dettaglio rappresentate negli aeroporti).
- (182) In secondo luogo, la pubblicità sul sito Internet di Ryanair aumenta il numero dei passeggeri in entrata. Gli aeroporti realizzano quasi la metà dei loro ricavi nel contesto di attività non aeronautiche. Per uno scalo regionale, è molto più probabile che siano i passeggeri in entrata (che arrivano all'aeroporto e poi da lì ripartono) a generare ricavi non aeronautici per l'aeroporto, piuttosto che i passeggeri locali che utilizzano l'aeroporto per volare verso altre destinazioni.
- (183) In terzo luogo, il marketing e la pubblicità sul sito Internet di tutte le compagnie aeree sono diventati ormai un'abitudine diffusa. Ryanair.com ha un valore eccezionale come vetrina di marketing per una vasta gamma di prodotti e servizi correlati ai viaggi. Tuttavia, anche se Ryanair è pioniera in questo settore, sarebbe errato presupporre che gli aeroporti non utilizzino anche siti Internet di altre compagnie aeree per promuovere sé stessi.

5.3.3. Sui prezzi dei servizi di AMS

- (184) AMS asserisce che i prezzi dei suoi servizi corrispondano al loro valore di mercato. A sostegno di tale affermazione AMS sostiene che i) un certo numero di clienti privati appartenenti a vari settori al di fuori del settore aeroportuale, quali ad esempio [...], potrebbe acquistare servizi di marketing da AMS, il che di per sé fornirebbe prove sufficienti a sostegno del fatto che i prezzi di AMS sono prezzi di mercato effettivi; ii) la decisione del *Tribunal administratif de Marseille* ⁽¹⁵⁾ e il caso Bratislava ⁽¹⁶⁾ comprovano il valore dei prodotti di marketing di AMS e i vantaggi che la controparte potrebbe ottenere concludendo tali accordi; e iii) i prezzi praticati da AMS si basano su criteri obiettivi ⁽¹⁷⁾ e sarebbero stati pubblicati in maniera trasparente sul suo sito Internet ⁽¹⁸⁾.
- (185) AMS adduce altresì la relazione di Zenobie Conseil e uno studio presentato alla Commissione da una società di consulenza indipendente al fine di illustrare il fatto che i servizi di AMS non sarebbero né troppo costosi né inutili come suggerisce la Commissione.
- (186) Nella decisione di avvio non è stato dimostrato che le decisioni di DMG siano imputabili allo Stato, in quanto la Commissione si sarebbe basata soltanto sul criterio del diritto in materia di organizzazione del possesso finale da parte dello Stato che avrebbe desunto dalla sua analisi in merito all'accordo con LV (il quale a sua volta si baserebbe su decisioni di KFBG). Di conseguenza, AMS invita la Commissione a presentare un'analisi più circostanziata.

6. PARERE DELL'AUSTRIA IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

6.1. Parere dell'Austria in merito alle osservazioni degli interessati – Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (187) In relazione alle prime e alle seconde osservazioni delle tre compagnie aeree del 23 luglio 2012 e del 18 settembre 2012 le autorità austriache sottolineano di essere state in contatto con KFBG e Lufthansa soltanto in relazione alla leggibilità di talune tabelle contenute nel documento da testare.

⁽¹⁵⁾ Sentenza del *Tribunal administratif de Marseille* del 20.10.2009. In tale sentenza, il tribunale osserva che, ai sensi dell'accordo stipulato con AMS, l'aeroporto di Marsiglia riceve una contropartita effettiva sotto forma di servizi di marketing.

⁽¹⁶⁾ Decisione 2016/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, sull'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), considerando 114. In tale decisione la Commissione constata altresì che se un aeroporto non paga per i servizi di marketing aggiuntivi sul sito di Ryanair e viene menzionato sul sito soltanto come una delle destinazioni non si possa escludere che l'aeroporto tragga un certo valore da ciò (cfr. considerando 114). In tale decisione, la Commissione giunge alla conclusione che l'accordo in esame è conforme al principio dell'operatore in economia di mercato.

⁽¹⁷⁾ Criteri oggettivi, quali il tipo di pubblicità (collegamenti, banner, sezioni di testo, lunghezza e aspetto della pubblicità sullo schermo), il numero giornaliero di visitatori della pagina e il numero di collegamenti aerei da e per tale aeroporto.

⁽¹⁸⁾ Cfr. <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) Per quanto riguarda l'argomentazione secondo la quale non vi sarebbe alcun aiuto di Stato, l'Austria rinvia alle sue osservazioni del 15 maggio 2012. In particolare, l'Austria sostiene le considerazioni di Lufthansa concernenti la valutazione giuridica degli sconti.
- (189) Il riferimento al regolamento in materia di diritti nelle prime osservazioni austriache del 2008 era inteso soltanto come indicazione generale dell'esistenza di regolamenti in materia di diritti presso altri aeroporti. Gli aeroporti di Francoforte/Hahn e Lubecca non sarebbero comparabili con l'aeroporto di Klagenfurt in ragione della loro diversa struttura economica.
- (190) In merito all'insinuazione dell'esistenza di una «gara d'appalto fittizia» le autorità austriache sostengono che, secondo le autorità della Carinzia sarebbe stata pianificata con particolare attenzione una procedura di gara, ovvero con l'obiettivo di introdurre un collegamento aereo di linea tra Londra e Klagenfurt. Tale gara d'appalto riguardava un volo verso Londra in generale. Non vi sarebbero prove di limitazioni relative al collegamento di tratta richiesto a Stansted o a qualsiasi altro aeroporto di Londra.
- (191) Inoltre, l'Austria ricorda che si possono tenere gare d'appalto anche qualora ciò non sia prescritto come obbligatorio. L'argomentazione secondo la quale non sarebbe stata necessaria una gara d'appalto sarebbe pertanto immotivata. L'Austria fa riferimento alla funzione economica delle gare d'appalto. Infatti una gara d'appalto crea trasparenza in merito all'esistenza della domanda e alle condizioni della domanda stessa. Ciò consente alla controparte del mercato opposto di formulare un'offerta, che indica quindi un prezzo di mercato. Il fatto che nessun offerente abbia presentato un'offerta dimostra che le aspettative di prezzo formulate dal richiedente erano inferiori al prezzo di mercato. Una gara d'appalto correttamente eseguita presuppone che l'offerta venga debitamente pubblicata e che i potenziali offerenti abbiano potuto disporre di un tempo sufficiente per formulare un'offerta. Le gare d'appalto organizzate dall'aeroporto di Klagenfurt avrebbero soddisfatto tali requisiti.

6.2. Parere dell'Austria in merito alle osservazioni degli interessati – Ryanair e AMS

- (192) L'Austria sostiene che le attività pubblicitarie svolte su ryanair.com per la Carinzia e l'aeroporto di Klagenfurt avevano senso soltanto se Ryanair offriva servizi verso tale aeroporto poiché soltanto in tal caso i clienti destinatari di tali attività avrebbero potuto espletare il loro interesse tramite l'acquisto effettivo di un volo. Lo stesso dicasi nel caso del traffico verso Londra, in quanto in tal modo si sarebbe migliorata la mobilità della popolazione locale.
- (193) Inoltre l'Austria sostiene una serie di dichiarazioni di Ryanair:
- non sarebbero stati effettuati investimenti che potrebbero essere attribuiti alla presenza di Ryanair presso l'aeroporto,
 - come già sostenuto nella fattispecie, gli sconti e gli incentivi sarebbero conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato,
 - l'assenza di un piano industriale non sarebbe di per sé in contraddizione con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (194) Per quanto riguarda le osservazioni formulate da AMS, le autorità austriache menzionano l'obiettivo strategico della pubblicità su Internet e in particolare su ryanair.com. Il sito Internet di Ryanair si rivolgerebbe infatti anche al gruppo di clienti della Carinzia e dell'aeroporto di Klagenfurt. Pertanto, anche un investitore privato potrebbe decidere di concludere tali contratti pubblicitari con AMS.

7. VALUTAZIONE DELL'ESISTENZA DI UN AIUTO

- (195) La Commissione ha verificato se le seguenti misure costituiscano un aiuto di Stato:
- il finanziamento di KFBG,
 - il regime di incentivi del 2005,
 - la stipula dell'accordo transattivo tra KFBG e AUA, tramite il quale è stata stabilita l'applicazione retroattiva del regime di incentivi dal 2005 ad AUA,
 - gli accordi di servizi aeroportuali stipulati con Ryanair nel 2002 e gli accordi di servizi di marketing stipulati con AMS e LV nel 2002,
 - gli accordi stipulati con Ryanair e AMS del 2006,
 - l'accordo stipulato con HLX del 2003,

- l'accordo stipulato con TUIfly del 2008,
 - gli accordi stipulati con Air Berlin del 2009.
- (196) Ai sensi 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.
- (197) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si applicano cumulativamente. Di conseguenza, per determinare se la misura interessata costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, devono essere soddisfatte tutte le condizioni elencate qui in appresso:
- il beneficiario deve essere un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, il che presuppone che eserciti un'attività economica,
 - la misura in questione deve essere finanziata mediante risorse statali ed essere imputabile allo Stato,
 - il destinatario deve beneficiare di un vantaggio economico,
 - tale vantaggio deve essere selettivo,
 - la misura in questione falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri.

7.1. Il finanziamento di KFBG e DMG

- (198) Come illustrato nei considerando 29 e seguenti, KFBG ha ricevuto un sostegno finanziario dai suoi azionisti, dal ministero degli Interni e dal ministero delle Finanze. Tali contributi finanziari sono stati utilizzati per coprire le perdite di esercizio annue subite a causa dei costi associati agli accordi di servizi di marketing stipulati da KFBG con varie compagnie aeree.

7.1.1. Attività economica e concetto di impresa

- (199) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve in primo luogo stabilire se KFBG e DMG siano imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento. ⁽¹⁹⁾ Costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato. ⁽²⁰⁾
- (200) Nella sentenza «Aeroporto di Lipsia-Halle» il Tribunale ha confermato che la gestione di un aeroporto a fini commerciali e la costruzione delle infrastrutture aeroportuali costituiscono un'attività economica ⁽²¹⁾. Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, a prescindere dal suo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e le norme del trattato in materia di aiuti di Stato possono quindi applicarsi ai vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali a detto gestore aeroportuale ⁽²²⁾.
- (201) Quanto al momento a partire dal quale la costruzione e la gestione dell'aeroporto sono divenute un'attività economica, la Commissione ricorda che il graduale sviluppo delle forze di mercato nel settore aeroportuale non consente di determinare una data precisa. La Corte di giustizia dell'Unione europea, tuttavia, ha riconosciuto gli

⁽¹⁹⁾ Sentenza del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sentenza del 23 aprile 1991, Höfner ed Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; sentenza del 16 novembre 1995, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances véminété de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; sentenza dell'11 dicembre 1997, *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ Sentenza del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; sentenza del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Sentenza del Tribunale del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione e Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, cause riunite T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare i punti 93 e 94; confermata dalla sentenza della Corte del 19 dicembre 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; cfr. anche la sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata dalla sentenza della Corte del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C 82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617; e la sentenza del Tribunale del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ Sentenze del 17 febbraio 1993, *Poucet/AGV e Pistre/Cancave*, C-159/91 e C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

sviluppi in atto nella natura delle attività aeroportuali, e nella sentenza «Aeroporto di Lipsia-Halle» il Tribunale ha sostenuto che, a partire dal 2000, non poteva più essere esclusa a priori l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali ⁽²³⁾. Di conseguenza, quanto meno a decorrere dalla data della sentenza nella causa «Aéroports de Paris», ovvero il 12 dicembre 2000 ⁽²⁴⁾, la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività economiche che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato.

7.1.1.1. Singola unità economica

- (202) Prima di esaminare la natura delle attività esercitate da KFBG e DMG, la Commissione ricorda tuttavia che due soggetti con personalità giuridica distinta possono essere considerati un'unità economica ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato. Tale unità economica è quindi considerata l'impresa interessata.
- (203) La Corte ha stabilito che: «[n]ell'ambito del diritto della concorrenza la nozione d'impresa dev'essere intesa nel senso ch'essa si riferisce ad un'unità economica [...], anche se sotto il profilo giuridico quest'unità economica è costituita da più persone, fisiche o giuridiche» ⁽²⁵⁾. A tale riguardo, la Corte ha stabilito che è plausibile che diversi soggetti svolgano assieme un'attività economica, costituendo in tal modo un'unità economica, in presenza di determinate condizioni.
- (204) Per stabilire se diversi soggetti costituiscano un'unità economica, la Corte di giustizia valuta l'esistenza di una quota di controllo o di legami funzionali, economici e organici ⁽²⁶⁾.
- (205) Nel caso in esame, la Commissione ritiene che KFBG e DMG siano strettamente collegate al punto da dover essere considerate un'unità economica ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato. In primo luogo occorre ricordare che DMG è una società controllata al 100 % da KFBG e che pertanto KFBG può esercitare un potere di controllo su DMG attraverso l'assemblea degli azionisti.
- (206) In effetti le informazioni disponibili dimostrano che le decisioni importanti riguardo all'aeroporto di Klagenfurt sono regolarmente assunte a livello di KFBG, che trasmette poi le consegne a DMG.
- (207) In conclusione, la Commissione ritiene che i legami tra KFBG e DMG siano sufficientemente stretti per considerare i due soggetti un'unità economica. In particolare, DMG dipende interamente da KFBG sul piano finanziario e giuridico e non possiede una volontà commerciale propria. Ai fini dell'applicazione della normativa dell'Unione in materia di aiuti di Stato, KFBG/DMG formano pertanto un'unica impresa.

7.1.1.2. Attività economica

- (208) KFBG/DMG operano nel settore della costruzione, della manutenzione e del funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt. KFBG/DMG offrono servizi aeroportuali e fatturano agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti non commerciali dell'aviazione generale) diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e, di conseguenza, sfruttano l'infrastruttura per fini commerciali. Alla luce della giurisprudenza citata nei considerando 200 e 201, si deve concludere che KFBG/DMG esercitano un'attività economica quanto meno sin dalla data della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* (ovvero dal 12 dicembre 2000 in poi).
- (209) Dalle informazioni fornite dalle autorità austriache risulta evidente che l'aeroporto di Klagenfurt aveva acquisito con successo clienti dell'aviazione commerciale e generale già prima del 2000.
- (210) Si conclude pertanto che dal 12 dicembre 2000 KFBG/DMG hanno esercitato un'attività economica e pertanto costituiscono, in quanto singola unità economica, un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.1.3. Competenza dei poteri pubblici

- (211) Se è vero che KFBG/DMG vanno considerate un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, occorre ricordare che non tutte le attività realizzate dal proprietario e dal gestore di un aeroporto sono necessariamente di natura economica ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Sentenza *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione o Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, citata alla precedente nota a piè di pagina 21, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare i punti 84 e 158.

⁽²⁴⁾ Sentenza *Aéroports de Paris/Commissione*, di cui alla precedente nota a piè di pagina 24, ECLI:EU:T:2000:290, confermata dalla sentenza del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Sentenza del 12 luglio 1984, *Hydrotherm*, 170/83, ECLI:EU:C:1984:271, punto 11. Cfr. anche la sentenza del 14 ottobre 2004, *Pollmeier Malchow/Commissione*, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, punto 50.

⁽²⁶⁾ Sentenza del 16 dicembre 2010, *AceaElectrabel Produzione SpA/Commissione*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punti da 47 a 55; sentenza del 10 gennaio 2006, ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA e altri, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punto 112.

⁽²⁷⁾ Sentenza del 19 gennaio 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Come osserva la Corte ⁽²⁸⁾, le attività che di norma competono allo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non rientrano tra le attività economiche e non sono pertanto soggette alle norme in materia di aiuti di Stato. Tali attività comprendono la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia e le dogane. Il finanziamento deve essere strettamente limitato alla compensazione dei costi sostenuti e non deve in nessun caso essere utilizzato per altre attività economiche ⁽²⁹⁾.
- (213) Ne consegue che il finanziamento di attività che ricadono nelle competenze pubbliche o di infrastrutture direttamente collegate a tali attività non costituisce in linea di principio aiuto di Stato. ⁽³⁰⁾ In genere si ritiene che, in un aeroporto, attività quali il controllo del traffico aereo, le attività della polizia, dei servizi doganali e antincendio, nonché le attività necessarie per tutelare l'aviazione civile da interferenze illegali e gli investimenti connessi all'infrastruttura e alla strumentazione necessaria per svolgere tali attività rientrino nella missione di servizio pubblico e non presentino carattere economico ⁽³¹⁾.
- (214) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche strettamente collegate al compimento di un'attività avente carattere economico non deve portare a un'indebita discriminazione tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. Secondo la costante giurisprudenza si è in presenza di un vantaggio nel caso in cui lo Stato si accollì i costi sostenuti dalle imprese nello svolgimento delle loro attività economiche ⁽³²⁾. Pertanto, se in un determinato sistema legale è normale che le compagnie aeree o i gestori aeroportuali sostengano i costi di determinati servizi, mentre talune compagnie aeree o gestori aeroportuali che forniscono i medesimi servizi non devono farsene carico, questi ultimi possono godere di un vantaggio anche se tali servizi possono essere ritenuti, di per sé, non avere carattere economico. È pertanto necessario compiere un'analisi del quadro normativo applicabile ai gestori aeroportuali al fine di valutare se, in tale contesto normativo, i gestori aeroportuali o le compagnie aeree siano chiamati a sostenere i costi legati allo svolgimento di determinate attività che possono, di per sé, non avere carattere economico ma che sono connesse al compimento delle loro attività economiche.
- (215) L'Austria ha sostenuto che i costi derivanti dalle misure di sicurezza aeroportuale ai sensi degli articoli 1, 2, 8, 9 e 13 della legge sulla sicurezza aerea del 1992 (*Luftfahrtsicherheitsgesetz*, in appresso: «LSG») devono essere considerati come costi di competenza dei pubblici poteri. Nel periodo dal 2000 al 2010 a KFBG sono stati rimborsati i seguenti importi:

Tabella 7

Rimborsi di costi da parte del ministero degli Interni e del ministero delle Finanze nel periodo 2000-2010:

	(EUR)
2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ Sentenza del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punti 7 e 8 e sentenza del 4 maggio 1988, Bodson/*Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punto 18.

⁽²⁹⁾ Sentenza della Corte, del 18 marzo 1997, Diego Cali & Figli/Service Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; decisione della Commissione n. 309/2002 del 19 marzo 2003; decisione della Commissione del 16 ottobre 2002 nel caso N 438/2002– Sovvenzioni a favore delle autorità portuali per l'esecuzione di compiti di autorità pubblica in Belgio (GU C 284 del 21.11.2002, pag. 2).

⁽³⁰⁾ Decisione della Commissione n. 309/2002 del 19 marzo 2003.

⁽³¹⁾ Cfr. in particolare la sentenza del 19 gennaio 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punto 30, e la sentenza della Corte del 26 marzo 2009, Selex Sistemi Integrati/Commissione C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punto 71.

⁽³²⁾ Cfr., tra le altre, la sentenza del 3 marzo 2005, Wolfgang Heiser/*Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36.

	(EUR)
2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) La Commissione osserva, tuttavia, che ai sensi dell'articolo 8, dell'articolo 9 e dell'articolo 13, secondo comma, della LSG, possono essere rimborsati soltanto i costi connessi alla fornitura e alla manutenzione di spazi e locali necessari allo svolgimento delle attività di cui agli articoli 1 e 2, della LSG. Ai sensi degli articoli 1 e 2 della LSG, il gestore dell'aeroporto è competente per la protezione preventiva di aerei civili e di persone, che si trovano o salgono a bordo di aeromobili, contro attacchi pericolosi che possono essere commessi con armi, materiale bellico, munizioni e altri oggetti pericolosi. A tal fine il gestore dell'aeroporto deve effettuare controlli di sicurezza efficaci. Qualsiasi ulteriore costo non correlato a questa attività deve essere a carico del gestore dell'aeroporto.
- (217) La Commissione ritiene che l'attuazione di efficaci controlli di sicurezza ai fini della protezione preventiva dell'aviazione civile dovrebbe essere considerata un'attività che non presenta carattere economico, come indicato al punto 35 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. Quanto alle spese di gestione risultanti da tali attività dal 2000 al 2010, la Commissione ritiene che soltanto i costi per i quali il gestore aeroportuale ha diritto a ottenere un rimborso, in conformità con gli articoli 8, 9 e 13 della LSG, possano costituire costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici.
- (218) Secondo le informazioni fornite dall'Austria, l'attuazione pratica della procedura di rimborso a favore dell'aeroporto, che doveva essere documentata in maniera dettagliata, comportava una duplice verifica da parte dell'autorità fiscale e del ministero degli Interni. Di conseguenza sarebbe esclusa una eventuale sovracompensazione. KFBG è riuscita a documentare separatamente i costi per le attività di competenza dei poteri pubblici mediante un sistema di registrazione complesso, che assegna i costi ai movimenti di aeromobili presso l'aeroporto di Klagenfurt.
- (219) La Commissione rileva inoltre che la LSG, in quanto legge federale, è stata applicata in maniera uniforme a tutti gli aeroporti austriaci e che non si sarebbe in presenza di discriminazioni nei confronti di determinati gestori dell'aeroporto.
- (220) Di conseguenza, la Commissione conclude che il rimborso dei costi di esercizio sostenuti tra il 2000 e il 2010 in relazione agli articoli 1, 2, 8, 9 e 13 della LSG dovrebbe essere attribuito ai poteri pubblici e, di conseguenza, escluso dall'esame ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato.
- (221) L'Austria ha sostenuto altresì che l'aeroporto di Klagenfurt viene utilizzato regolarmente dalle forze armate austriache, dalle forze di polizia e dal servizio di soccorso aereo Christophorus. La Commissione conviene che tali attività possono essere considerate come obblighi di servizio pubblico della pubblica amministrazione. Tuttavia, poiché le autorità austriache non hanno dimostrato che KFBG abbia ricevuto rimborsi per tali attività, non risultano soddisfatte le condizioni per il rimborso dei costi legati a competenze dei poteri pubblici.
- (222) In conclusione, la Commissione osserva che tutti i costi che non possono essere imputati ad attività di competenza dei poteri pubblici ai sensi degli articoli 1, 2, 8, 9 e 13, della LSG possono essere classificati come costi di un'attività economica.

7.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (223) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (224) La nozione di aiuto di Stato si riferisce a qualsiasi vantaggio concesso tramite risorse statali o direttamente dallo Stato o da entità intermedie incaricate da quest'ultimo ⁽³³⁾. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Sentenza del 12 maggio 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'Agglomération du Douaisis*, cause riunite T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108.

- (225) Nel caso in esame, le misure pertinenti, ovvero gli stanziamenti conferiti a KFBG e DMG, sono stati concessi a valere sul bilancio delle autorità locali. Tali risorse provenivano infatti direttamente dal Land della Carinzia, dalla città di Klagenfurt e da KLH. Le risorse messe a disposizione del Land della Carinzia e dalla città di Klagenfurt devono essere considerate risorse statali. Lo stesso dicasi per KLH: KLH era una persona giuridica di diritto pubblico costituita da KLH-G nel 1990, che contiene anche lo statuto di KLH. KLH ha agito come società proprietaria (holding), svolgendo ad esempio attività di gestione del patrimonio statale per le partecipazioni del Land della Carinzia. Inoltre tale impresa ha gestito un patrimonio speciale denominato «*Zukunft Kärnten*», un fondo istituito per il finanziamento diretto o indiretto di progetti. Tale attività ammontava a 500 milioni di EUR, messi a disposizione dal bilancio del Land della Carinzia. Pertanto, tutte le risorse conferite da KLH a KFBG devono essere considerate come risorse statali.
- (226) Per quanto riguarda l'imputabilità, nella sua sentenza *Stardust Marine* la Corte di giustizia ha altresì stabilito che il fatto che lo Stato o un ente pubblico sia azionista unico o di maggioranza di un'impresa non è sufficiente per concludere che un trasferimento di risorse da parte di tale impresa sia imputabile ai suoi azionisti pubblici ⁽³⁵⁾. Secondo la Corte di giustizia, anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, l'esercizio effettivo di tale controllo nel caso concreto non può essere automaticamente presunto, in quanto un'impresa pubblica può agire anche con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato.
- (227) Secondo la Corte, gli indizi da cui potrebbe essere dedotta l'imputabilità sono i seguenti ⁽³⁶⁾:
- la circostanza che l'impresa in questione non avrebbe potuto adottare la decisione contestata senza tener conto delle esigenze dei poteri pubblici,
 - il fatto che l'impresa ha dovuto tener conto delle direttive impartite dalle autorità pubbliche,
 - l'integrazione dell'impresa pubblica nelle strutture dell'amministrazione pubblica,
 - la natura delle attività dell'impresa pubblica e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori economici privati,
 - lo status giuridico dell'impresa,
 - l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa,
 - qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta.
- (228) La Commissione ritiene che i contributi finanziari concessi a KFBG e DMG siano imputabili allo Stato. Le misure del Land della Carinzia e della città di Klagenfurt in questione, ovvero gli stanziamenti a favore di KFBG e DMG, sono state concesse direttamente dal bilancio delle autorità locali e regionali. Di conseguenza la Commissione ritiene che le stesse siano imputabili allo Stato.
- (229) Lo stesso vale per gli stanziamenti di KLH a favore di KFBG e DMG. Il Land della Carinzia non aveva soltanto la facoltà di controllare KLH e di esercitare un'influenza dominante sulla stessa, bensì aveva in realtà anche il controllo dei contributi finanziari corrisposti da KLH a KFBG. Dal punto di vista dello status giuridico, per quanto concerne KLH si tratta di una persona giuridica sui generis, il cui unico compito era l'amministrazione di attivi statali nell'interesse del Land della Carinzia. Anche la natura delle attività di KLH indica che le stesse erano gestite esclusivamente nell'interesse del Land della Carinzia: KLH deteneva l'80 % delle quote di KFBG, il che le consentiva di rappresentare in maniera attiva gli interessi del Land della Carinzia in relazione all'esistenza e al mantenimento di un aeroporto di Klagenfurt con buone prospettive future e ad alte prestazioni per il Land della Carinzia stesso. Anche il contenuto delle misure realizzate da KLH per il Land della Carinzia mostra che l'impresa agiva in conformità con le direttive del Land della Carinzia: la decisione in merito agli stanziamenti era importante per il mantenimento dell'esistenza dell'aeroporto di Klagenfurt e rientrava quindi in larga misura nell'interesse del Land della Carinzia.
- (230) A norma dello statuto di KLH, il consiglio di amministrazione dell'impresa veniva nominato direttamente dal suo consiglio di vigilanza, il quale, a sua volta, era nominato dal governo del Land della Carinzia. Lo statuto stabilisce che i membri del consiglio di vigilanza devono essere nominati in base al potere dei partiti politici rappresentati in seno al parlamento del Land della Carinzia. Inoltre, in caso di decisioni di investimento del consiglio di amministrazione di valore superiore a 50 000 EUR per caso singolo, era necessaria l'approvazione del consiglio di vigilanza. Ai sensi dell'articolo 5 del suo statuto, KLH era soggetta alla vigilanza permanente da parte del Land della Carinzia. Il governo del Land della Carinzia doveva garantire che tutte le risoluzioni adottate da KLH fossero nell'interesse del Land della Carinzia.

⁽³⁵⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punti 51 e seguenti.

⁽³⁶⁾ Ibidem.

- (231) Dalle constatazioni di cui sopra si desume che il consiglio di vigilanza di KLH doveva approvare tutte le decisioni del consiglio di amministrazione di KLH in merito al finanziamento di KFBG, che comportavano importi superiori a 50 000 EUR. I membri del consiglio di vigilanza erano scelti in rappresentanza dei partiti rappresentati in seno al parlamento della Carinzia. Inoltre, il governo del Land della Carinzia vigilava in merito a queste decisioni e doveva assicurarsi che le stesse fossero conformi agli interessi del Land della Carinzia. Ciò è stato confermato dalle autorità austriache, le quali hanno dichiarato che il governo del Land della Carinzia era coinvolto in tutte le decisioni relative al finanziamento di KFBG da parte di KLH.
- (232) Di conseguenza, la Commissione ritiene che vi siano indicazioni sufficienti per ritenere che gli stanziamenti effettuati da KLH siano imputabili allo Stato.

7.1.3. Vantaggio economico

7.1.3.1. Principio dell'operatore in economia di mercato

- (233) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale⁽³⁷⁾. L'intervento di Stato non si distingue per la causa o lo scopo, ma in funzione dei suoi effetti⁽³⁸⁾. Ogni qualvolta la situazione finanziaria dell'impresa migliora (rispetto alle condizioni di mercato normale) in seguito all'intervento di Stato, si è in presenza di un vantaggio.
- (234) La Commissione ricorda inoltre che «i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato»⁽³⁹⁾. In questo caso, per determinare se il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Klagenfurt conceda a KFBG/DMG un vantaggio che queste non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve confrontare la condotta delle autorità pubbliche che hanno concesso le sovvenzioni dirette agli investimenti e gli apporti diretti di capitale con quella di un investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività a più lungo termine⁽⁴⁰⁾.
- (235) La valutazione non deve tener conto delle eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione nella quale è ubicato l'aeroporto: infatti la Corte ha precisato che, per applicare il principio dell'operatore in economia di mercato, occorre in particolare valutare se, «in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibile, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato un conferimento di capitale del genere»⁽⁴¹⁾.
- (236) Per poter applicare il principio dell'operatore in economia di mercato, la Commissione deve risalire al momento in cui sono state adottate le singole decisioni riguardanti l'erogazione di fondi pubblici a KFBG/DMG. La Commissione deve fondare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi che erano a disposizione delle autorità locali competenti allorché è stata adottata la decisione sugli accordi finanziari delle misure infrastrutturali in oggetto.
- (237) I contributi finanziari conferiti dal Land della Carinzia, la città di Klagenfurt e KLH sono stati sostanzialmente utilizzati per compensare le perdite di KFBG/DMG. Secondo i documenti trasmessi dall'Austria, i contributi finanziari sono stati concessi in parte per coprire le perdite causate dai costi sostenuti da KFBG/DMG ai sensi dei suoi accordi di servizi di marketing con varie compagnie aeree. La Commissione ritiene che tali costi derivanti da contratti di servizi di marketing stipulati con le compagnie aeree debbano essere considerati normali costi di esercizio di un gestore aeroportuale. In sostanza, tali costi derivavano da obblighi contrattuali che il gestore aeroportuale aveva stipulato con le compagnie aeree. Ai sensi di tali accordi, l'operatore aeroportuale acquista da una compagnia aerea servizi di marketing reciprocamente vantaggiosi destinati a promuovere i servizi aerei offerti dalla compagnia aerea interessata. In ultima analisi, i contributi finanziari annuali sono dunque serviti a coprire una parte delle normali spese di gestione di KFBG/DMG, sollevando pertanto entrambe le imprese da un onere economico che dovrebbero normalmente sostenere.

⁽³⁷⁾ Sentenza dell'11 luglio 1996, *Syndicat français de l'Express international* (SFEI) e altri/La Poste e altri, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60, e sentenza del 29 aprile 1999, Regno di Spagna/Commissione, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

⁽³⁸⁾ Sentenza del 2 luglio 1974, Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punto 13.

⁽³⁹⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 69.

⁽⁴⁰⁾ Sentenza del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 23; sentenza del 12 dicembre 2000, Alitalia/Commissione, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.

⁽⁴¹⁾ Sentenza del 10 luglio 1986, Belgio/Commissione, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Le autorità austriache non hanno dichiarato espressamente che i contributi finanziari sono in linea con il principio dell'operatore in economia di mercato. Piuttosto, hanno dichiarato che la chiusura dell'aeroporto non ha mai rappresentato una possibilità realistica per le autorità locali e che, data la necessità e l'obbligo di mantenere l'aeroporto in funzionamento, era economicamente sensato attirare maggiori attività dell'aviazione commerciale. In altre occasioni le autorità austriache hanno sostenuto che i contributi finanziari concessi all'aeroporto erano determinati dalla volontà di rivitalizzare la regione dal punto di vista economico e hanno sottolineato l'importanza dell'aeroporto per l'economia regionale.
- (239) Tuttavia nell'applicare il test dell'operatore in un'economia di mercato non è possibile tenere conto di considerazioni di ordine sociale e regionale. Sebbene, in linea di massima, si possa accettare che anche le sovvenzioni a fondo perduto a favore di un'impresa interamente di proprietà dello Stato possono costituire investimenti conformi al mercato, l'Austria non ha presentato un piano industriale né calcoli ex ante, come ad esempio un'analisi della sensitività o ipotesi di base, in merito alla redditività prevista dei contributi finanziari. L'Austria non ha spiegato perché un operatore in economia di mercato continuerebbe a iniettare capitali in un'impresa che genera perdite. Di conseguenza l'Austria non ha affermato che i contributi finanziari sarebbero investimenti di mercato normali.
- (240) Infine, la Commissione constata che, secondo le informazioni fornite dalle autorità austriache, dal 2002 KFBG/DMG registrerebbero perdite nella maggior parte degli anni pertinenti, qualora esaminando i risultati netti degli anni in questione non si prendessero in considerazione i contributi finanziari delle autorità per i costi dei contratti di servizi stipulati con compagnie aeree.
- (241) La Commissione ha concluso che non ci si poteva attendere che i contributi finanziari a favore di KFBG/DMG generassero un rendimento sul capitale investito per le entità che hanno stanziato tali contributi e che di conseguenza questi ultimi non sarebbero stati concessi a normali condizioni di mercato. Alla luce di quanto precede, si ritiene che i contributi finanziari conferiscano un vantaggio economico a favore di KFBG/DMG.

7.1.3.2. Servizio di interesse economico generale

- (242) L'Austria ha affermato che il finanziamento di KFBG/DMG conferito tramite pagamenti del Land della Carinzia, della città di Klagenfurt e di KLH sarebbe conforme ai criteri della sentenza *Altmark* ⁽⁴²⁾ e non costituirebbe quindi un vantaggio. Il funzionamento dell'aeroporto dovrebbe essere considerato complessivamente come un servizio di interesse economico generale (SIEG), in quanto occorre garantire l'accessibilità alla regione della Carinzia; di conseguenza, il finanziamento in esame costituirebbe una compensazione per la fornitura di un SIEG da parte dell'aeroporto.
- (243) Nel caso di imprese incaricate della prestazione di un SIEG, per valutare se le misure in esame costituiscano o no un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione deve esaminare il rispetto delle condizioni stabilite dalla Corte nella sentenza pronunciata nella causa *Altmark*. Tali condizioni possono essere sintetizzate come segue:
- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (primo criterio *Altmark*),
 - i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo in modo obiettivo e trasparente (secondo criterio *Altmark*),
 - la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento (terzo criterio *Altmark*),
 - quando la missione SIEG non è affidata a un'impresa in seguito a una gara pubblica d'appalto, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (quarto criterio *Altmark*).
- (244) La Commissione valuterà innanzitutto il rispetto del quarto criterio *Altmark*. Poiché i criteri *Altmark* devono essere soddisfatti cumulativamente, l'inosservanza anche di uno solo di essi indurrebbe a concludere che la presenza di un vantaggio non può essere esclusa in base a questa valutazione, anche se i servizi forniti da KFBG/DMG sono qualificabili come SIEG.
- (245) Il quarto criterio *Altmark* stabilisce che affinché un'impresa gestita in modo efficiente non venga considerata beneficiaria di un aiuto di Stato, la compensazione può corrispondere soltanto all'importo minimo necessario richiesto. Tale criterio viene considerato soddisfatto se i beneficiari della compensazione sono stati individuati mediante una gara d'appalto che garantisce la fornitura di servizi al costo più basso per la collettività oppure se la compensazione è stata determinata sulla base dei costi che avrebbe sostenuto un'impresa ben gestita.

⁽⁴²⁾ Sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Secondo le informazioni fornite dall'Austria, il beneficiario non sarebbe stato selezionato attraverso una gara d'appalto aperta. Il Land della Carinzia non ha organizzato una gara d'appalto per il funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt, bensì ha costituito la società KFBG, che gestisce l'aeroporto.
- (247) Inoltre non vi sarebbero evidenze che comprovino che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di risorse in modo da essere in grado di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, avrebbe dovuto sostenere per adempiere a tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento. Di conseguenza, nel fascicolo del caso non vi è alcuna indicazione del fatto che al fine di determinare l'importo dei contributi finanziari concessi a KFBG sia stata effettuata un'analisi dei costi che dovrebbe sostenere un gestore aeroportuale medio durante il funzionamento di un aeroporto equiparabile a quello di Klagenfurt. Le autorità austriache non hanno presentato tale analisi. I contributi finanziari concessi a KFBG sembrano coprire semplicemente soltanto le esigenze finanziarie dell'impresa senza che sia stata effettuata alcuna analisi preventiva dei costi.
- (248) Di conseguenza non vi sono prove del fatto che KFBG fornisca effettivamente servizi aeroportuali al minor costo possibile per la collettività.
- (249) Inoltre, tutti i calcoli hanno portato a pagamenti compensativi una tantum, che non sono riconducibili a un meccanismo di compensazione predeterminato. Nel caso in esame, i parametri utilizzati per calcolare la compensazione del SIEG avrebbero dovuto essere determinati anticipatamente in maniera obiettiva e trasparente. Pertanto anche il secondo criterio Altmark non è soddisfatto.
- (250) Poiché i criteri Altmark sono cumulativi (ossia devono essere soddisfatti tutti contemporaneamente), è sufficiente in questa fase che la Commissione accerti che il secondo o il quarto criterio non sono soddisfatti nella fattispecie per concludere che le misure in questione non possono essere classificate come aiuti di Stato sulla base della sentenza Altmark. La questione relativa alla possibilità che il funzionamento dell'aeroporto di Klagenfurt costituisca un SIEG o che l'Austria abbia commesso un errore manifesto nella definizione di SIEG può essere lasciata aperta. Di conseguenza, la Commissione conclude che la misura ha conferito a KFBG/DMG un vantaggio economico.

7.1.4. Selettività

- (251) Per ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura statale deve favorire «talune imprese o talune produzioni». Pertanto, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.
- (252) Nel caso in esame, i contributi finanziari annuali vengono corrisposti esclusivamente a beneficio di KFBG/DMG. Le misure sono pertanto selettive per definizione a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7.1.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (253) Allorché un aiuto finanziario concesso dallo Stato rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi tra Stati membri, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽⁴³⁾. Il vantaggio economico conferito dalle sovvenzioni dirette all'investimento e i contributi finanziari annuali concessi nel caso in esame all'operatore aeroportuale rafforzano la posizione economica di quest'ultimo in quanto esso è stato in grado di iniziare la propria attività senza sostenere tutti i costi di investimento e di gestione inerenti.
- (254) Come risulta dalla valutazione di cui ai considerando 208 e seguenti, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. Vi è concorrenza, da un lato, tra gli aeroporti per attrarre le compagnie aeree e il corrispondente traffico aereo (passeggeri e merci) e, dall'altro, tra i gestori aeroportuali, che possono concorrere tra di loro per ottenere l'affidamento della gestione di un determinato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori *low-cost* e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e persino in differenti Stati membri possono essere tra loro in concorrenza per attrarre le compagnie aeree.
- (255) Come indicato al punto 40 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, e riaffermato al punto 45 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, non è possibile escludere nemmeno i piccoli aeroporti dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Inoltre, il punto 45 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione sostiene esplicitamente che: «Anche un aiuto di modesto importo o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa che riceve il finanziamento pubblico non escludono in quanto tali la possibilità che gli scambi tra Stati membri possano esserne influenzati».

⁽⁴³⁾ Sentenza del 30 aprile 1998, *Het Vlaamse Gewest/Commissione*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) Dal 2012 presso l'aeroporto di Klagenfurt vengono gestiti circa 230 000 passeggeri ogni anno; in passato, dal 2004 al 2007, sono stati gestiti persino pressoché 520 000 passeggeri ogni anno. Come osservato al considerando 21, l'aeroporto di Klagenfurt è ubicato nelle vicinanze dell'aeroporto di Lubiana (80 km) ed entro due ore di automobile da altri sei aeroporti. Vi sono voli internazionali in partenza dall'aeroporto di Klagenfurt verso destinazioni quali Londra, Francoforte, Monaco, Amburgo e Vienna. La pista di decollo e atterraggio di Klagenfurt è sufficientemente lunga (2 720 m) per consentire alle compagnie aeree di servire destinazioni internazionali a medio raggio. In considerazione di questi fatti, si ritiene che il finanziamento pubblico concesso a KFBG/DMG falsi o minacci di falsare la concorrenza ed eserciti almeno effetti potenziali sugli scambi tra gli Stati membri.
- (257) In tale contesto, il finanziamento pubblico erogato a KFBG/DMG dev'essere considerato suscettibile di falsare la concorrenza e di avere effetti sugli scambi tra Stati membri.

7.1.6. Conclusione

- (258) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso a KFBG/DMG sotto forma di contributi finanziari tra il 2000 e il 2010 costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.2. Il regime di incentivi del 2005

7.2.1. Attività economica e concetto di impresa

- (259) Il regime di incentivi del 2005 concede sconti alle compagnie aeree che offrono determinati servizi aerei. In particolare, offre sconti per i collegamenti aerei verso nuove destinazioni, per l'intensificazione di collegamenti aerei esistenti e per un'offerta più frequente e affidabile in relazione a collegamenti aerei esistenti, come già spiegato nei considerando da 33 a 38.
- (260) Fornendo tali servizi di trasporto aereo, le compagnie aeree svolgono un'attività economica e costituiscono pertanto delle imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Occorre esaminare se il regime di incentivi del 2005 abbia fornito un vantaggio economico alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Klagenfurt.

7.2.2. Vantaggio economico

- (261) Quando un aeroporto dispone di risorse pubbliche, in linea di principio, si può escludere l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto, quando il rapporto tra l'aeroporto e tale compagnia aerea è conforme al principio dell'operatore in economia di mercato.
- (262) Ai sensi degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione⁽⁴⁴⁾, si può escludere in linea di principio l'esistenza dell'aiuto ad una compagnia aerea che utilizzi uno specifico aeroporto se il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure se è possibile dimostrare, attraverso un'analisi ex ante, ossia fondata sulle informazioni disponibili quando l'aiuto è stato concesso e sugli sviluppi prevedibili all'epoca, che secondo quanto era possibile prevedere l'accordo tra aeroporto e compagnia aerea avrebbe portato ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto e costituisca parte di una strategia complessiva volta a realizzare la redditività. Nel contesto del secondo approccio occorre valutare se al momento della stipula dell'accordo un operatore in economia di mercato avrebbe previsto che tale accordo avrebbe generato profitti più elevati rispetto a quelli conseguibili in assenza della stipula dello stesso. Questo maggior profitto deve essere misurato come differenza tra i ricavi incrementali che si prevede di ottenere dall'accordo (ovvero, la differenza tra i ricavi che sarebbero ottenuti se l'accordo fosse stipulato e i ricavi che sarebbero ottenuti in assenza di accordo) e i costi incrementali che si prevede di sostenere in conseguenza del contratto (ovvero la differenza tra i costi che sarebbero sostenuti in caso di stipula dell'accordo e i costi da sostenere in assenza di accordo), attualizzando i flussi di cassa così ottenuti utilizzando un tasso di attualizzazione adeguato.
- (263) Tuttavia in relazione al primo approccio (comparazione con il «prezzo di mercato»), la Commissione ritiene invece che attualmente non sia possibile individuare un parametro di riferimento adeguato per fissare un reale prezzo di mercato dei servizi forniti dagli aeroporti⁽⁴⁵⁾. Essa ritiene pertanto che un'analisi ex ante della redditività incrementale costituisca il criterio più idoneo per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, punto 53.

⁽⁴⁵⁾ Cfr. orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, punto 59.

- (264) Si osservi che, in generale, l'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato basata su un prezzo medio in altri mercati analoghi può risultare utile qualora sia ragionevolmente possibile determinare tale prezzo o dedurlo da altri indicatori di mercato. Tuttavia questo metodo non è pertinente nel caso dei servizi aeroportuali, in quanto la struttura dei costi e dei ricavi tende a differire notevolmente da un aeroporto all'altro. Infatti i costi e i ricavi dipendono dallo stato di sviluppo di un aeroporto, dal numero di compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto, dalla sua capacità in termini di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture e dai relativi investimenti, dal quadro normativo, che può variare da uno Stato membro all'altro, nonché dalle passività e dai debiti sostenuti dall'aeroporto in passato ⁽⁴⁶⁾.
- (265) A complicare un'analisi puramente comparativa contribuisce anche la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo. Come si può osservare nel presente caso, non sempre le pratiche commerciali tra aeroporti e compagnie aeree si basano esclusivamente su un piano tariffario pubblicato; piuttosto, tali relazioni commerciali si differenziano notevolmente le une dalle altre. Tali relazioni includono la condivisione del rischio correlato al volume di passeggeri e alla corrispondente responsabilità economica e finanziaria, ai sistemi di incentivazione usuali e alla variazione della distribuzione del rischio nel corso della durata degli accordi. Di conseguenza, non è possibile confrontare effettivamente due operazioni diverse sulla base del prezzo per rotazione o del prezzo per passeggero.
- (266) Inoltre, il raffronto con un parametro di riferimento (cosiddetto «*benchmarking*») non costituisce un metodo adeguato per la determinazione dei prezzi di mercato se i parametri di riferimento disponibili («*benchmark*») non sono stati determinati sulla base di considerazioni di carattere commerciale o se i prezzi esistenti vengono significativamente distorti da misure statali. Nel settore del trasporto aereo, tali distorsioni della concorrenza sono evidenti, come spiegato nei considerando da 57 a 59 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione:

«Gli aeroporti di proprietà pubblica sono tradizionalmente considerati dai pubblici poteri come infrastrutture dirette a facilitare lo sviluppo locale e non come imprese operanti secondo le regole di mercato. I prezzi praticati da tali aeroporti di conseguenza tendono ad essere stabiliti senza tener conto di considerazioni di mercato e in particolare di sane prospettive di redditività ex ante, ma essenzialmente alla luce di considerazioni di ordine sociale o regionale.

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 possono essere in larga misura influenzati dai prezzi praticati dalla maggior parte degli aeroporti sovvenzionati con fondi pubblici in quanto le compagnie aeree tengono conto di tali prezzi quando negoziano con aeroporti appartenenti a privati o che sono gestiti da privati.

In tali circostanze, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un vero prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti. Questa situazione può cambiare o evolversi in futuro [...].»

- (267) Inoltre, gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno ribadito che l'analisi comparativa in relazione all'industria interessata costituisce soltanto uno degli strumenti analitici per valutare se un beneficiario ha ricevuto un vantaggio economico che non avrebbe altrimenti ricevuto a condizioni di mercato ⁽⁴⁷⁾. Di conseguenza, la Commissione può adottare anche tale approccio, ma non è obbligata a farlo se, come nel caso in esame, lo stesso non è appropriato.
- (268) Nel suo studio del 9 aprile 2013 (relazione 3 di Oxera), Ryanair sostiene in particolare la tesi secondo la quale il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato può essere applicato facendo un raffronto con la prassi commerciale di altri aeroporti europei.
- (269) Occorre innanzitutto osservare che durante il procedimento né l'Austria né i terzi interessati hanno proposto alla Commissione un campione di aeroporti di raffronto che potesse essere utilizzato nel presente caso e che fosse sufficientemente paragonabile all'aeroporto di Klagenfurt in termini di volume di traffico, tipo di traffico, tipo e livello di servizi aeroportuali, vicinanza dell'aeroporto a una grande città, numero di abitanti nel bacino di utenza dell'aeroporto, grado di ricchezza dell'area circostante e aree geografiche diverse alle quali i passeggeri potrebbero essere interessati.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa al caso di aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacchia – Accordo tra l'aeroporto di Bratislava in Slovacchia e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24), considerando 88 e 89.

⁽⁴⁷⁾ Per quanto riguarda l'analisi comparativa in relazione alla redditività (in contrapposizione alla formazione dei prezzi) nel settore, cfr. la sentenza del 3 luglio 2014, Spagna/Commissione, cause riunite T-319/12 e T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, punto 44.

- (270) Lo studio Oxera del 4 luglio 2011 conteneva soltanto un raffronto tra i diritti che Ryanair doveva pagare agli aeroporti [...] e [...] e i diritti pagati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt in base agli accordi sui servizi aeroportuali. Lo studio non ha verificato se tale campione di aeroporti di comparazione soddisfacevano tutti i criteri menzionati negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, in quanto ha preso in considerazione soltanto il volume di traffico, il tipo di traffico e il grado di ricchezza dell'area circostante ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Anche qualora fosse stato disponibile un campione di aeroporti, il metodo di comparazione non sarebbe stato applicabile nella fattispecie. Come spiegato in precedenza, il regime di incentivi in questione prevede vari sconti a favore delle compagnie aeree che offrono servizi aerei ben precisi (voli verso nuove destinazioni, intensificazione di collegamenti aerei esistenti e offerta più frequente e più affidabile in relazione ai collegamenti aerei già esistenti). Per quanto riguarda gli accordi di servizi di marketing tra KFBG e le compagnie aeree, occorre analizzare altresì di volta in volta pacchetti di accordi complessi. I pacchetti sono costituiti da un accordo di servizi aeroportuali e un accordo di servizi di marketing (talvolta nel quadro di un unico atto giuridico). Queste transazioni prevedono diversi «prezzi», ovvero i vari diritti aeroportuali, il prezzo dei servizi di assistenza a terra e il prezzo dei servizi di marketing; alcuni di questi prezzi dipendono dal numero di passeggeri, altri dal numero di movimenti degli aeromobili e altri ancora sono importi forfetari. Ognuna di queste transazioni genera pertanto un complesso insieme di flussi finanziari tra il gestore dell'aeroporto e la compagnia aerea e le sue controllate, che sono costituiti dagli introiti derivanti dai diritti aeroportuali, dai servizi di assistenza a terra e dai servizi di marketing.
- (272) Pertanto, il raffronto dei soli diritti aeroportuali fatturati da KFBG alle compagnie aeree interessate, rispetto a quelli fatturati negli aeroporti di comparazione, non fornirebbe alcuna indicazione utile in merito al rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Per applicare un metodo comparativo valido alle transazioni oggetto della presente valutazione, occorrerebbe per lo meno trovare negli aeroporti del campione di raffronto un insieme di transazioni paragonabili, tra cui in particolare attività promozionali e di assistenza a terra equivalenti. La ricerca di un simile campione di transazioni paragonabili si rivelerebbe impossibile, considerata la complessità e la specificità delle transazioni oggetto della presente valutazione, tanto più che i prezzi dei servizi di assistenza a terra e delle attività promozionali sono raramente dati pubblici e difficilmente sarebbero accessibili per costituire una base di raffronto.
- (273) Anche supponendo che si possa stabilire, in base a un'analisi comparativa valida, che i «prezzi» in questione nelle varie transazioni oggetto della presente valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato», stabiliti sulla base del campione di transazioni di raffronto, la Commissione non potrebbe concludere che queste transazioni sono conformi al prezzo di mercato, se dovesse emergere che al momento della loro conclusione il gestore aeroportuale poteva aspettarsi da queste transazioni costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Infatti, un investitore privato operante in un'economia di mercato non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato» se un tale comportamento determina una perdita incrementale.
- (274) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione degli orientamenti del 2014, sia l'Austria sia gli interessati sono stati invitati a formulare osservazioni sull'applicazione delle disposizioni di tali orientamenti al caso di specie (cfr. considerando 8). Nella fattispecie, né le autorità austriache né le parti interessate hanno contestato nel merito il metodo della Commissione che prevede che, quando è impossibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un prezzo di mercato attendibile per i servizi forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree, il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi tra queste due parti è l'analisi ex ante dell'aumento della redditività.
- (275) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che si debba applicare al caso di specie il metodo previsto in generale negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione per l'applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ovvero l'analisi ex ante dell'aumento di redditività (o incrementale). ⁽⁴⁹⁾
- (276) Questo metodo è giustificato dal fatto che il gestore di un aeroporto è oggettivamente interessato a concludere una transazione con una compagnia aerea, nella misura in cui può ragionevolmente aspettarsi che una transazione del genere migliori i suoi profitti (o riduca le sue perdite) rispetto a una situazione controfattuale in cui tale transazione non verrebbe conclusa, a prescindere da qualsiasi raffronto con le condizioni offerte alle compagnie aeree da altri gestori aeroportuali o con le condizioni offerte dallo stesso gestore ad altre compagnie aeree.

⁽⁴⁸⁾ Gli ulteriori criteri da esaminare sono elencati al punto 60 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. punto 59 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

- (277) Inoltre, va osservato che l'infrastruttura aeroportuale deve essere aperta a tutte le compagnie aeree e non riservata a una specifica compagnia aerea, al fine di escludere che il vantaggio derivante da un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno all'operatore aeroportuale non sia trasferito a una specifica compagnia aerea.
- (278) La Commissione osserva anche, in questo contesto, che la differenziazione dei prezzi è una prassi standard per le imprese. Tali politiche di prezzo differenziate dovrebbero, tuttavia, essere commercialmente giustificate.
- (279) Il regime di incentivi del 2005 mirava a incrementare la competitività dell'aeroporto di Klagenfurt. Nell'elaborazione del regime di incentivi del 2005 il gestore dell'aeroporto di Klagenfurt ha analizzato i volumi di passeggeri, i movimenti di aeromobili, nonché i risultati finanziari degli anni precedenti. Secondo l'Austria, un raffronto di mercato effettuato in quel momento ha dimostrato che l'aeroporto di Klagenfurt è uno degli aeroporti più cari in Austria a causa dei suoi elevati costi fissi medi.
- (280) La Commissione constata che dal 1° ottobre 2003 l'AUA ha ridotto unilateralmente i pagamenti per i diritti aeroportuali dovuti all'aeroporto di Klagenfurt. Infatti, il 20 ottobre 2005, KFBG e AUA hanno concluso un accordo transattivo relativo al pagamento dei diritti per rotazione nel periodo dal 1° ottobre 2003 al 20 ottobre 2005; tuttavia nel periodo da ottobre 2003 a ottobre 2005 KFBG ha subito notevoli riduzioni dei diritti aeroportuali. Inoltre nell'ottobre del 2005 sono cessati improvvisamente tutti gli accordi conclusi nel 2002 tra KFBG, DMG, Ryanair, LV e AMS poiché Ryanair ha cessato le proprie attività di trasporto passeggeri tra KLU e STN per motivi economici. Tutti questi fattori congiuntamente hanno spinto l'aeroporto di Klagenfurt a rivedere la sua determinazione dei prezzi e a introdurre il regime di incentivi del 2005.
- (281) Secondo le informazioni fornite dall'Austria, la dirigenza di KFBG ha preparato uno studio dettagliato della redditività ex ante che è stato approvato dal consiglio di vigilanza di KFBG.
- (282) Nel valutare questo studio di redditività ex ante, la Commissione constata che si tratta di uno studio completo di KFBG basato sul suo sistema di regolamento fondato sui costi totali. Questa analisi costi-benefici ex ante contiene una formula dettagliata per il calcolo dei costi totali di KFBG. I costi sono attribuiti a diversi centri di costo, che coprono tutti i costi sostenuti per il funzionamento dell'aeroporto (tariffa di sbarco, tariffa per l'uso dell'infrastruttura sul lato terra, tariffa per l'uso dell'infrastruttura sul lato volo, tariffa relativa passeggeri, diritto di assistenza sulla rampa e per la gestione del traffico). Lo studio sulla redditività spiega altresì in dettaglio come sono stati calcolati il fattore di costo di [...] EUR per i costi dipendenti dal numero di voli (ovvero dal peso massimo al decollo) e il fattore di costo di [...] EUR correlato al numero di passeggeri sulla base del sistema di contabilità dei costi di KFBG, in vigore in quel momento. I costi per la gestione del traffico pari al 51 % rappresentano servizi di terzi acquistati dal subcontraente Tyrolean Airways e sono stati quindi considerati come costi per servizi esterni. Il tasso di interesse di capitalizzazione che KFBG ha indicato essere pari a 8 % è stato calcolato utilizzando il metodo del costo medio ponderato del capitale (*Weighted Average COST of Capital*, WACC) e corrispondeva a quello pubblicato dall'aeroporto di Vienna nel 2002. Per quanto concerne i ricavi delle attività non aeronautiche KFBG ha menzionato come fonti di entrate i negozi e i parcheggi dell'aeroporto, il deposito merci e le entrate derivanti da affitti e locazioni. Dalle entrate medie generate da tali fonti si otteneva, detrando i rispettivi costi, misurati sulla scorta dei dati stabiliti per gli anni precedenti, un ricavo medio indipendente dal traffico aereo pari a [...] EUR per passeggero. Come valore arrotondato, KFBG ha indicato ricavi non dipendenti da attività aeronautiche pari a [...] EUR per passeggero. Tali ipotesi di base sembrano giustificabili. In particolare, si basano su costi e ricavi calcolati e, nel caso dei dati relativi ai costi, su un sistema di misurazione dei costi ben studiato.
- (283) I valori così determinati per i costi e i ricavi di KFBG sono stati quindi utilizzati nell'analisi costi-benefici per diversi modelli di calcolo. Tali modelli si basavano su vari collegamenti in essere da e verso l'aeroporto di Klagenfurt con aeromobili diversi e utilizzo presunto della capacità distinto. Le rotte selezionate corrispondevano ai collegamenti tipici di interesse per un piccolo aeroporto regionale come quello di Klagenfurt. Tali analisi sono in linea con il metodo dei costi incrementali ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione, in quanto misurano se le entrate attese dal traffico aggiuntivo per ciascun modello consentono di coprire i costi incrementali corrispondenti e di ottenere un profitto adeguato. Su richiesta della Commissione, l'Austria ha presentato ulteriori modelli in maniera da coprire tutti gli scenari e le rotte tipici che potevano essere stati di interesse per KFBG nel 2005.
- (284) Secondo i dati delle autorità austriache, l'aeroporto di Klagenfurt prevedeva che non fossero necessari ulteriori investimenti per fornire servizi aeroportuali aggiuntivi agli utenti del regime di incentivi del 2005. In tale contesto la Commissione osserva che il regime di incentivi del 2005 offriva in effetti sconti solo per le nuove compagnie aeree, le nuove destinazioni e l'aumentato volume dei passeggeri: quindi non incideva negativamente sulla situazione corrente dell'aeroporto. La Commissione nota che, in particolare dopo l'abbandono di Ryanair nell'ottobre del 2005, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva di capacità non utilizzate, per cui sarebbe stato

possibile gestire un traffico supplementare senza ampliare le infrastrutture, acquisire nuove attrezzature o assumere nuovo personale. L'Austria afferma che per servire le nuove compagnie aeree o le nuove rotte non vi era bisogno né di assumere nuovo personale né di ampliare le infrastrutture esistenti o altre attrezzature (ad esempio i nastri trasportatori dei bagagli e il personale erano sufficienti). Di conseguenza la Commissione conclude che i costi incrementali erano limitati agli incentivi offerti nell'ambito del sistema di incentivi del 2005.

- (285) Inoltre, l'aeroporto di Klagenfurt prevedeva che con ogni nuova compagnia aerea o collegamento aereo sarebbe stato possibile generare ricavi tanto dalle attività aeronautiche quanto da quelle non aeronautiche. Considerando che il livello dei costi sarebbe rimasto stabile, secondo l'Austria ogni nuova compagnia aerea e ogni nuovo collegamento aereo avrebbe apportato un contributo positivo alla redditività dell'aeroporto. Di conseguenza, da un punto di vista ex ante, l'aeroporto di Klagenfurt poteva prevedere che qualsiasi nuova compagnia aerea o qualsiasi nuovo collegamento aereo avrebbero determinato un incremento delle entrate poiché non erano necessari investimenti simultanei. Secondo la Commissione, il regime di incentivi del 2005 ha effettivamente portato a una crescita incrementale della redditività da un punto di vista ex ante.
- (286) Ciò è corroborato anche dal fatto che, in seguito all'introduzione del regime di incentivi del 2005, KFBG è riuscita ad acquisire una serie di nuove compagnie aeree (come Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings) a intensificare i collegamenti con le destinazioni esistenti (AUA) e a stabilire nuovi collegamenti. La strategia orientata agli sconti attuata da KLU con l'obiettivo di espandere la propria attività commerciale ha avuto successo. Da ultimo, ma non meno importante, i dati disponibili mostrano che il regime di incentivi del 2005 ha comportato un graduale aumento delle entrate dell'aeroporto (aumento dei ricavi legati alle attività aeronautiche da [...] EUR nel 2006 a [...] EUR nel 2010).
- (287) La Commissione constata altresì che nell'esaminare il regime di incentivi del 2005 si dovrebbe considerare anche il livello di contributo fornito da detto regime nel contesto di una strategia globale dell'aeroporto volta a conseguire la redditività almeno a lungo termine. A tale riguardo, la Commissione deve tenere conto delle evidenze disponibili al momento dell'elaborazione del regime di incentivi del 2005, nonché degli sviluppi che si sarebbero potuti ragionevolmente prevedere all'epoca. In particolare, la Commissione dovrebbe tenere conto dei cambiamenti di mercato introdotti dalla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, dell'accesso al mercato e dello sviluppo di vettori a basso costo e di altre compagnie che offrono soltanto collegamenti diretti, dei cambiamenti relativi alla struttura organizzativa ed economica del settore aeroportuale e del grado di diversificazione e complessità delle funzioni degli aeroporti, del miglioramento della concorrenza tra compagnie aeree e aeroporti, delle incerte condizioni economiche quadro delle attuali condizioni di mercato e di tutte le altre incertezze in termini di condizioni economiche quadro. Come illustrato nei considerando 279 e 280, la Commissione constata che l'aeroporto di Klagenfurt disponeva di vari motivi (ad esempio le entrate mancanti legate ai diritti aeroportuali AUA da ottobre 2003 fino a ottobre 2005 e l'abbandono di Ryanair nell'ottobre 2005) per considerare il regime di incentivi del 2005 come un passo necessario al fine di garantire la propria continuità operativa e redditività.
- (288) Infine, la Commissione rileva che l'infrastruttura dell'aeroporto di Klagenfurt è aperta a tutte le compagnie aeree e non è destinata a una compagnia aerea specifica. Inoltre, il regime di incentivi del 2005 è stato pubblicato sul sito Internet dell'aeroporto stesso ed era aperto anche a tutte le compagnie aeree interessate.

7.2.3. Conclusione

- (289) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione conclude che l'aeroporto di Klagenfurt si è comportato come un operatore in economia di mercato nel momento in cui ha adottato il regime di incentivi del 2005. Pertanto, non sarebbe stato concesso alcun vantaggio economico alle compagnie aeree interessate dalla misura che, quindi, non costituisce alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Tuttavia, tale conclusione è valida esclusivamente in relazione alle compagnie aeree alle quali si applica soltanto il regime di incentivi del 2005. Questa conclusione non è infatti automaticamente valida qualora l'applicazione del regime a una determinata compagnia aerea sia stata associata a un accordo bilaterale, come ad esempio un accordo di servizi di marketing. In tal caso, l'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato deve tener conto dell'effetto combinato del regime di incentivi e degli accordi bilaterali.

7.3. Sulla stipula dell'accordo transattivo con AUA e l'applicazione del regime di incentivi del 2005 ad AUA

7.3.1. Attività economica e concetto di impresa

- (290) Offrendo servizi di trasporto aereo, AUA esercita un'attività economica e perciò costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.3.2. Vantaggio economico

- (291) Al fine di valutare se un accordo tra un aeroporto di proprietà statale che dispone di fondi pubblici e una compagnia aerea conferisca a quest'ultima un vantaggio economico, è necessario analizzare la conformità di tale accordo al principio dell'operatore in economia di mercato come illustrato nei considerando da 261 a 278.

7.3.2.1. Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incrementali

- (292) Nel valutare l'opportunità di stipulare un accordo di servizi aeroportuali e/o un accordo di servizi di marketing, un operatore in economia di mercato sceglierà l'orizzonte temporale della propria valutazione sulla base della durata degli accordi in questione. In altri termini, un operatore in economia di mercato avveduto valuterà i costi e i ricavi incrementali del periodo di applicazione degli accordi.
- (293) Nel caso di specie va rilevata una specificità della situazione di KFBG al momento della stipula dell'accordo con AUA: il 20 ottobre 2005 KFBG non dovette occuparsi esclusivamente dello sviluppo futuro delle sue relazioni contrattuali con AUA, ma anche del passato fino al mese di ottobre del 2003. A partire dal 1° ottobre 2003, AUA ha ridotto unilateralmente i pagamenti allora dovuti all'aeroporto di Klagenfurt per i diritti di rotazione. Il 17 novembre 2003 KFBG ha quindi intentato una causa civile contro AUA presso il tribunale regionale in considerazione dei pagamenti in sospeso relativi a diritti aeroportuali. Quando KFBG ha firmato l'accordo transattivo del 20 ottobre 2005, in seguito a tale contenzioso, ha dovuto tenere quindi in considerazione non soltanto i diritti aeroportuali che AUA avrebbe dovuto pagare in futuro, ma anche i pagamenti in sospeso del periodo precedente, che sperava di recuperare.

7.3.2.2. Valutazione

- (294) Il 20 ottobre 2005 KFBG e AUA hanno firmato un accordo transattivo per il periodo dal 1° ottobre 2003 al 20 ottobre 2005. Le parti hanno convenuto di porre fine a due contenziosi pendenti. Il primo di questi era stato avviato dinanzi al tribunale regionale ed era relativo al procedimento civile intentato da KFBG contro AUA in ragione dei diritti aeroportuali in sospeso. Il secondo contenzioso riguardava invece un'istanza presentata da AUA contro KFBG ai sensi della legge sui cartelli presso il tribunale nazionale competente in materia di concorrenza.
- (295) Nell'accordo transattivo sono state stipulate le seguenti pattuizioni:
- AUA si è impegnata a pagare un importo di [...] EUR a KFBG,
 - le parti hanno convenuto che il regime di incentivi di KFBG del 1° settembre 2005 doveva costituire parte integrante dell'accordo transattivo e doveva applicarsi retroattivamente ad AUA a decorrere dal 1° ottobre 2003.
- (296) Le autorità austriache sostengono che prima della stipula dell'accordo transattivo con AUA KFBG/DMG non avevano preparato alcun piano industriale ex ante.
- (297) Inoltre, hanno dichiarato che KFBG, KLH e lo studio legale che ha rappresentato KFBG in entrambi i procedimenti giudiziari avevano valutato in maniera approfondita i vantaggi e gli svantaggi legali ed economici della stipula di tale accordo. Al fine di comprovare tali valutazioni e considerazioni, l'Austria ha trasmesso numerosi verbali e relazioni presentati dal consiglio di amministrazione al consiglio di vigilanza di KFBG⁽⁵⁰⁾, nonché la documentazione disponibile relativa ai contenziosi.
- (298) Da questi documenti si possono trarre le conclusioni riportate qui in appresso.
- (299) Da un lato, nell'ottobre 2005, AUA doveva all'aeroporto di Klagenfurt un importo complessivo pari a [...] EUR per diritti di rotazione non versati. Per questo motivo, KFBG ha intentato una causa civile contro AUA presso il tribunale regionale, ritenendo che AUA non avesse alcun diritto di ridurre unilateralmente i pagamenti nell'ottobre 2003. Avendo adempiuto i propri obblighi ai sensi dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con AUA, KFBG aveva ritenuto che fosse logico avviare un'azione legale.
- (300) Dall'altro, va osservato che in data 7 gennaio 2004 AUA ha presentato una difesa esaustiva nel contesto di tale procedimento. Inoltre, il 17 ottobre 2004, AUA ha presentato un'istanza presso il tribunale nazionale competente in materia di concorrenza ai sensi della legge sui cartelli per abuso di posizione dominante da parte di KFBG. Di conseguenza, nel tentativo di fare valere nei confronti di AUA la propria rivendicazione al pagamento degli interi importi dovuti per diritti aeroportuali, KFBG ha dovuto far fronte alla forte opposizione giuridica attuata dalla compagnia aerea.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. relazioni delle riunioni dalla 167^a alla 173^a del consiglio di vigilanza di KFBG del 29 luglio 2004, 8 ottobre 2004, 1 dicembre 2004, 4 marzo 2005, 4 maggio 2005, 30 settembre 2005 e 12 dicembre 2005.

- (301) Nel contempo i diritti aeroportuali in sospeso e il prolungarsi della controversia avevano determinato gravose ripercussioni sulla situazione economica di KFBG. Dalle relazioni del consiglio di vigilanza di KFBG ⁽⁵¹⁾ emerge che, a causa di questi crediti pendenti, la situazione di KFBG in termini di liquidità era estremamente critica, ragione per la quale gli azionisti di KFBG hanno dovuto apportare un contributo di [...] EUR. Tale esigenza di liquidità risulta evidente anche dai rendiconti dei flussi finanziari di KFBG per gli anni dal 2003 al 2005.
- (302) Come si evince dalla documentazione relativa al contenzioso, KFBG non era riuscita a ottenere un'ingiunzione di pagamento contro AUA poiché nella fattispecie di KFBG non sarebbero state soddisfatte le condizioni per ottenere tale rimedio giuridico. Allo stesso tempo, AUA si rifiutava di pagare l'intero importo dei diritti di rotazione asserendo che questi ultimi erano significativamente superiori a quelli corrispondenti pagati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt. AUA ha chiesto di ottenere la parità di trattamento con Ryanair, adducendo le seguenti argomentazioni: obbligo di contrattare e obbligo di parità di trattamento da parte dell'aeroporto di Klagenfurt; abuso di posizione dominante da parte dell'aeroporto stesso e protezione contro la concorrenza sleale. Inoltre, AUA ha asserito che l'aeroporto di Klagenfurt aveva violato l'articolo 63 della legge sull'aviazione (in appresso: «LFG») e l'articolo 20 del regolamento interno in materia di aerodromi civili (in appresso: «ZFBO»): ai sensi dell'articolo 63, della LFG, gli aeroporti civili devono essere resi accessibili a tutti gli operatori del traffico aereo alle medesime condizioni; mentre ai sensi dell'articolo 20 del ZFBO, i diritti aeroportuali devono fondarsi su caratteristiche oggettive. Poiché prima facie tali argomentazioni giuridiche non erano del tutto infondate, KFBG non poteva essere certa che AUA avrebbe perso la causa civile avviata dinanzi al tribunale regionale.
- (303) Inoltre, lo scambio di corrispondenza avvenuto tra KFBG e AUA nel contesto di entrambi i contenziosi dimostra che durante il procedimento AUA ha minacciato KFBG di non servire più gli aeroporti di destinazione AUA dell'aeroporto di Klagenfurt. Tuttavia, per l'aeroporto di Klagenfurt il servizio aereo AUA tra Klagenfurt e la capitale austriaca (Vienna) era, ed è, il collegamento aereo più importante. Pertanto, il mantenimento di collegamenti regolari con l'hub AUA di Vienna era di fondamentale importanza per KFBG. A seguito della minaccia di AUA, KFBG ricercò offerenti alternativi nel 2004 e 2005 in maniera da poter garantire il collegamento aereo con Vienna anche qualora i servizi di AUA presso l'aeroporto di Klagenfurt fossero stati completamente interrotti.
- (304) Tuttavia, come affermato dall'Austria, KFBG non è riuscita a individuare nessun'altra compagnia aerea che avrebbe potuto offrire servizi analoghi a quelli forniti da AUA tra KLU e l'aeroporto di Vienna. Per l'aeroporto di Klagenfurt, la cessazione del traffico aereo realizzato da AUA avrebbe significato la perdita della sua compagnia aerea principale e portato ad un indebitamento eccessivo.
- (305) Il 20 ottobre 2005, su richiesta della Commissione, l'Austria ha presentato un'analisi ex ante ricostruita e dettagliata della situazione finanziaria di KFBG.

Tabella 8

Analisi ex ante ricostruita di quattro diversi scenari per le relazioni tra KFBG e AUA

Scenari di calcolo basati sull'extrapolazione dei dati del 2005	Scenario 1 presenza di AUA con pagamento delle in- tere somme dovute	Scenario 2 abbandono com- pleto da parte di AUA	Scenario 3 presenza di AUA con incentivi	Scenario 4 anno di procedi- mento con AUA
Risultato di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato dell'esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]
Flusso di cassa	[...]	[...]	[...]	[...]
Flussi di cassa dopo gli investimenti	[...]	[...]	[...]	[...]
Base 2005 in migliaia di EUR Passeggeri in partenza	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate delle attività aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Cfr. relazioni del consiglio di vigilanza di KFBG del 4 maggio 2005 (punto 5), 1 dicembre 2004 (punto 3), 8 ottobre 2004 (punto 8) e 29 luglio 2004 (punto 7).

Scenari di calcolo basati sull'estrapolazione dei dati del 2005	Scenario 1 presenza di AUA con pagamento delle in- tere somme dovute	Scenario 2 abbandono com- pleto da parte di AUA	Scenario 3 presenza di AUA con incentivi	Scenario 4 anno di procedi- mento con AUA
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]
Rettifica di valore delle entrate AAG				[...]
Entrate delle attività aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]
Altri proventi	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]
Materie prime e sussidiarie	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del personale	[...]	[...]	[...]	[...]
Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]
Spese di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]
Rimborso dei costi delle operazioni di marketing	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato di gestione	[...]	[...]	[...]	[...]
Risultato finanziario	[...]	[...]	[...]	[...]
Utile o (-) perdita d'esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]
Flussi di cassa (risultato d'esercizio più ammortamenti)	[...]	[...]	[...]	[...]
Investimenti necessari per rimborsi per anno 1 500-2 000 migliaia di EUR.	[...]	[...]	[...]	[...]
Flussi di cassa dopo gli investimenti	[...]	[...]	[...]	[...]

Progetto AAG aeroporto di destinazione Vienna e Francoforte 2005	
Peso massimo al decollo (Vienna e Francoforte)	[...]
Passeggeri in partenza (Vienna e Francoforte)	[...]
Rotazioni	[...]
Entrate progetto	[...]
Costi di progetto/costi marginali	
Gestione del traffico (*)	[...]
In base ai voli	[...]
In base ai passeggeri	[...]
Totale dei costi di progetto arrotondati	[...]
Risultato del progetto arrotondato	[...]
Incentivo arrotondato	[...]

(*) I costi per la gestione del traffico non sono sostenuti da KFBG, in quanto tale servizio è fornito ad AUA dalla controllata di KFBG Tyrolean Airways e non da KFBG stessa

- (306) L'analisi di cui alla tabella 8, preparata dall'Austria, si fonda sulle seguenti considerazioni. L'analisi si riferisce a quattro diversi scenari e alle loro ripercussioni finanziarie su KFBG.
- a) Scenario che prevede una continuazione dell'accordo, nel contesto del quale AUA paga le intere somme dovute per i diritti aeroportuali come fino a ottobre 2003 (situazione che ipotizza una continuazione dei pagamenti dei diritti da parte di AUA);
 - b) scenario che presuppone la cessazione completa di tutti i servizi di AUA presso KLU;
 - c) scenario che ipotizza una continuazione dell'accordo stipulato con AUA con applicazione del regime di incentivi del 2005 (firma dell'accordo transattivo); e
 - d) scenario che ipotizza una continuazione dell'accordo, nel contesto del quale AUA continua a pagare soltanto una parte dei diritti aeroportuali dovuti (nessuna firma dell'accordo transattivo).
- (307) La Commissione constata che, in considerazione dei contenziosi con AUA, solo gli ultimi tre scenari potevano essere considerati delle alternative per KFBG, dal momento che il primo scenario aveva soltanto natura teorica. Di questi tre scenari, a sua volta, soltanto la terza sembrava costituire un'opzione ragionevole per un operatore in economia di mercato nella situazione in cui si trovava KFBG. Nel quarto scenario, che prevedeva che KFBG non firmasse l'accordo transattivo e AUA continuasse a pagare soltanto una parte dei diritti aeroportuali, la situazione di KFBG in termini finanziari e di liquidità si sarebbe ulteriormente aggravata. Rispetto agli altri scenari, il quarto scenario avrebbe comportato per KFBG flussi di cassa nettamente negativi in futuro. Ancor peggiore sarebbe il risultato derivante dal secondo scenario, che prevedeva la cessazione di tutti i servizi di AUA presso l'aeroporto di Klagenfurt a causa della mancata stipula dell'accordo transattivo e della prosecuzione del contenzioso. In questo scenario, i futuri flussi di cassa di KFBG sarebbero peggiorati ulteriormente.
- (308) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione constata che il terzo scenario avrebbe rappresentato l'unica scelta ragionevole per un operatore in economia di mercato che si trovasse nella medesima situazione di KFBG nell'ottobre del 2005. Nel caso del terzo scenario, AUA avrebbe pagato i diritti aeroportuali dovuti, ma non interamente, ovvero soltanto per [...] EUR anziché saldare il debito complessivo pari a [...] EUR. Un operatore in economia di mercato avrebbe incluso nella valutazione degli effetti positivi dell'accordo transattivo le perdite parziali subite in relazione ai diritti aeroportuali: in seguito alla stipula dell'accordo transattivo, AUA avrebbe pagato quasi i due terzi del debito totale, aspetto che avrebbe portato a flussi di cassa positivi in futuro, risolto i problemi di liquidità di KLU e, allo stesso tempo, assicurato la continuità di servizi aerei regolari di AUA presso l'aeroporto di Klagenfurt. Il risultato attualizzato atteso del terzo scenario pareva positivo.
- (309) Di conseguenza, la Commissione conclude che, da un punto di vista ex ante, un investitore privato operante in un'economia di mercato avrebbe sottoscritto l'accordo transattivo anziché optare per una delle altre alternative.

7.3.3. Conclusione

- (310) La Commissione ritiene che KFBG/DMG abbia agito come un operatore in economia di mercato stipulando l'accordo transattivo con AUA. Pertanto, AUA non ha beneficiato di alcun vantaggio economico risultante dalla decisione di stipulare l'accordo transattivo che quindi non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.4. Gli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002

7.4.1. Attività economica e concetto di impresa

- (311) Ryanair eroga servizi aerei, mentre LV e AMS forniscono servizi di marketing. La fornitura di tali servizi costituisce un'attività economica e, di conseguenza, Ryanair, LV e AMS sono da considerarsi imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.4.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (312) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato. Per quanto riguarda i criteri per la valutazione dell'esistenza di risorse statali e dell'imputabilità allo Stato, si rinvia ai considerando da 224 a 232.
- (313) La Commissione constata che KFBG/DMG è di proprietà dello Stato al 100 %. Fino al 2003 le quote dell'impresa erano di proprietà della Repubblica d'Austria 60 %, del Land della Carinzia 20 % e della città di Klagenfurt 20 %; tuttavia, nell'aprile del 2003 il Land della Carinzia ha rilevato le quote della Repubblica d'Austria. Di

conseguenza, dal 2003 le azioni sono detenute dal Land della Carinzia 80 % e dalla città di Klagenfurt 20 %. KFBG/DMG deve pertanto essere considerata un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE della Commissione ⁽⁵²⁾ i cui fondi costituiscono risorse statali.

- (314) Inoltre, gli accordi stipulati con Ryanair, AMS e LV del 2002 sono da imputare allo Stato. Da un lato, ciò è stato sostenuto dall'Austria nel momento in cui ha asserito che il Land della Carinzia sarebbe stato coinvolto nella stipula di tutti gli accordi di servizi di marketing stipulati tra KFBG/DMG e le compagnie aeree. Più in generale, il Land della Carinzia è stato tenuto informato in merito agli sviluppi di tutti gli accordi tramite la dirigenza e i consigli di vigilanza di KFBG e DMG. Secondo il parere del Land della Carinzia, la stipula dei vari accordi era avvenuta nell'interesse del Land. Inoltre, il Land della Carinzia ha finanziato i costi di commercializzazione derivanti dagli accordi di servizi di marketing stipulati da KFBG/DMG.
- (315) L'Austria ha altresì confermato esplicitamente tale coinvolgimento facendo riferimento agli accordi del 2002 con Ryanair e AMS. Tale coinvolgimento e quello delle autorità negli accordi del 2002 sono confermati anche dai verbali delle riunioni del governo del Land della Carinzia, nelle quali si è discusso in merito alla stipula degli accordi di servizi aerei e degli accordi di servizi di marketing ⁽⁵³⁾.
- (316) Inoltre, i costi di tali accordi del 2002 sono stati sostenuti dal Land della Carinzia e dalla città di Klagenfurt (cfr. sezione 7.1), un finanziamento concesso dallo Stato, concordato prima della stipula dell'accordo con la compagnia aerea e che imponeva che il Land della Carinzia accettasse almeno indirettamente detti accordi.
- (317) La struttura organizzativa e la catena di influenza sono un ulteriore indicatore dell'imputabilità della stipula del pacchetto di accordi allo Stato. Come illustrato nei considerando da 228 a 232, le decisioni di KLH e della città di Klagenfurt erano da imputare allo Stato. I due azionisti di KFBG hanno nominato il consiglio di vigilanza di KFBG/DMG (il quale, a sua volta, ha nominato la dirigenza) e ciò ha comportato il fatto che il consiglio di vigilanza (e la dirigenza) di KFBG riflettevano altresì i rapporti di potere esercitati dai partiti in seno al parlamento del Land della Carinzia. Poiché KLH e la città di Klagenfurt sono gli unici azionisti di KFBG/DMG e ne nominano i consigli di vigilanza (i quali, a loro volta, nominano la dirigenza), si può presumere che esercitino un'influenza dominante su KFBG/DMG e possano controllarne le risorse.
- (318) Al momento della stipula degli accordi con Ryanair, KFBG rappresentava attivamente l'interesse del Land della Carinzia relativo all'esistenza e al mantenimento di un aeroporto con buone prospettive future e ad alte prestazioni per il Land della Carinzia stesso.
- (319) L'Austria ha confermato che gli accordi tra KFBG/DMG e Ryanair e le loro controllate sono da imputare al Land della Carinzia ai sensi della sentenza *Stardust Marine* ⁽⁵⁴⁾.
- (320) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che esistano indizi sufficienti per concludere che la stipula degli accordi del 2002 tra KFBG/DMG e Ryanair/LV/AMS sia imputabile allo Stato.

7.4.3. Vantaggio economico

7.4.3.1. Applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato all'accordo stipulato con Ryanair, LV e AMS nel 2002

- (321) Per quanto riguarda l'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato si rinvia ai considerando da 261 a 278.
- (322) Ai fini dell'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato, tenendo conto delle caratteristiche del caso di specie, la Commissione ritiene di dovere, innanzitutto, rispondere ai seguenti interrogativi:

— l'accordo di servizi di marketing e l'accordo di servizi aeroportuali devono essere analizzati separatamente o congiuntamente?

⁽⁵²⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

⁽⁵³⁾ Cfr. ad esempio il verbale della riunione del governo del Land della Carinzia del 29 gennaio 2002, pagg. 1-5.

⁽⁵⁴⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- quali vantaggi avrebbe potuto prevedere di trarre un ipotetico operatore in economia di mercato nella situazione di KFBG/DMG dagli accordi di servizi di marketing?
 - che rilevanza ha, ai fini dell'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato, un raffronto tra le condizioni previste dagli accordi di servizi aeroportuali di cui al procedimento di indagine formale e i diritti aeroportuali applicati in altri aeroporti?
- (323) Dopo avere risposto a tali interrogativi, la Commissione procederà ad applicare il principio dell'operatore in economia di mercato agli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002.
- a) *Sull'analisi congiunta dell'accordo di servizi di marketing e dell'accordo di servizi aeroportuali*
- (324) La Commissione ritiene che, nel contesto di un test dell'operatore in un'economia di mercato, i due tipi di misure oggetto del procedimento di indagine formale nel caso di specie, ovvero l'accordo di servizi aeroportuali e i tre accordi di servizi di marketing, debbano essere valutati congiuntamente come un'unica misura. Tale approccio riguarda da un lato l'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG e, dall'altro lato, gli accordi di servizi di marketing tra DMG e LV nonché AMS.
- (325) Vari elementi indicano l'opportunità di valutare questi accordi come un tutt'uno, stante il fatto che sono stati conclusi con un'unica operazione.
- (326) Innanzitutto, le parti contraenti sono sostanzialmente le medesime:
- 1) LV è una controllata al 100 % di Ryanair. Entrambi gli accordi di servizi di marketing sono stati firmati da Sean Coyle, direttore di LV, il quale ricopriva anche diverse posizioni dirigenziali in Ryanair, tra le quali direttore della pianificazione del fatturato, responsabile della selezione delle rotte, della redditività, della strategia di rete, della ripartizione della capacità e delle relazioni con gli azionisti, nonché direttore commerciale. Ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, LV e Ryanair sono considerate un'unica impresa, in quanto LV agisce da intermediario nell'interesse e sotto il controllo di Ryanair. Ciò può essere desunto anche dalle premesse di entrambi gli accordi di servizi di marketing, ai sensi dei quali DMG incarica LV di garantire che, nel contesto del trasporto aereo di linea, vengano effettuati servizi di trasporto passeggeri su nuove rotte da località site nel Regno Unito e/o in Europa continentale verso l'aeroporto di Klagenfurt e che tali servizi siano realizzati utilizzando aeromobili ecologici con una capacità minima di almeno 140 posti. Il primo accordo di servizi di marketing del 22 gennaio 2002 afferma inoltre che il funzionamento dei servizi di trasporto deve prevedere «*inoltre 348 rotazioni l'anno (87 rotazioni al trimestre) con effetto a decorrere dal [...]»*. Tali dichiarazioni dimostrano la stretta relazione tra questi accordi di servizi di marketing e l'accordo di servizi aerei stipulato tra Ryanair e KFBG;
 - 2) AMS è anch'essa una controllata al 100 % di Ryanair. L'accordo di servizi di marketing è stato firmato da Eddie Wilson, direttore di AMS, il quale ricopriva anche varie posizioni dirigenziali in Ryanair, quali ad esempio quelle di direttore del personale e delle operazioni di volo. Ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, AMS e Ryanair sono considerate un'unica impresa, in quanto AMS agisce da intermediario nell'interesse e sotto il controllo di Ryanair. Per quanto riguarda questo accordo con AMS, ciò può essere concluso anche dal fatto che nelle premesse dell'accordo di servizi di marketing si fa riferimento più volte al sito Internet di Ryanair. In tali premesse si dichiara infatti che DMG incarica AMS di creare collegamenti Internet al sito in materia di viaggi di grande successo www.ryanair.com, che AMS opera in qualità di sviluppatore e gestore del sito Internet di successo nel settore dei viaggi www.ryanair.com e che dette imprese avrebbero deciso di utilizzare il sito Internet www.ryanair.com come strumento di commercializzazione. Tali dichiarazioni dimostrano che gli interessi di AMS e Ryanair in merito a tale accordo erano i medesimi;
 - 3) DMG è una controllata al 100 % di KFBG. Come osservato nei considerando 313 e seguenti, la decisione di KFBG di stipulare un accordo di servizi aeroportuali con compagnie aeree quali Ryanair era imputabile allo Stato. A tale riguardo, il controllo su KFBG/DMG era esercitato dal Land della Carinzia. Tuttavia poiché era sempre il Land della Carinzia a nominare i consigli di vigilanza di KFBG e DMG e dato che il Land ha effettivamente finanziato una parte delle perdite di KFBG/DMG (esercitando pertanto una notevole influenza su entrambe le imprese e detenendo un notevole interesse finanziario nelle stesse), è lecito ritenere che il Land abbia detenuto il controllo effettivo di KFBG/DMG. Per quanto riguarda le relazioni commerciali tra Ryanair e KFBG, da un lato, e con LV e DMG, dall'altro lato, la Commissione conclude che KFBG e DMG avevano interessi sostanzialmente convergenti per quanto riguarda la stipula dei rispettivi accordi: entrambe le imprese erano interessate ad aumentare il volume di traffico presso l'aeroporto ed era irrilevante che fosse KFBG a concludere entrambi gli accordi o che DMG sottoscrivesse l'accordo di servizi di marketing. Alla luce di quanto precede, il fatto che l'accordo di servizi aeroportuali sia stato stipulato con KFBG mentre quello di servizi di marketing sia stato concluso con la sua controllata non può indurre a ritenere che gli accordi non debbano essere valutati come un'unica operazione commerciale.

- (327) In secondo luogo, tutti e quattro gli accordi sono stati conclusi nello stesso momento in quanto la loro firma è avvenuta in tutti e quattro i casi il 22 gennaio 2002.
- (328) In terzo luogo, nell'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG si fa riferimento direttamente ai pagamenti per i servizi di marketing pari a [...] EUR che DMG deve effettuare a favore di consulenti professionali in materia di mezzi di comunicazione autorizzati da Ryanair, ovvero a LV. Secondo i termini dell'accordo, KLU deve assicurare che DMG effettui un pagamento di [...] EUR l'anno per la rotazione giornaliera a partire dal 27 giugno 2002 a favore di consulenti professionali in materia di mezzi di comunicazione autorizzati da Ryanair. Tale affermazione stabilisce un evidente collegamento tra i pagamenti per servizi di marketing e i voli giornalieri di Ryanair.
- (329) In quarto luogo, il primo accordo di servizi di marketing stabilisce che, qualora i servizi aeroportuali scendessero al di sotto del livello minimo specificato in un dato trimestre, DMG ha il diritto di informare per iscritto LV della sua intenzione di sospendere il pagamento degli importi; qualora il livello minimo interessato non venga nuovamente raggiunto nel trimestre pertinente, l'accordo si considera risolto immediatamente. Ciò è un'ulteriore dimostrazione del fatto che l'accordo di servizi di marketing e l'accordo di servizi aeroportuali sono inscindibilmente legati.
- (330) In quinto luogo, dai verbali delle riunioni del governo del Land della Carinzia risulta che in seno allo stesso è stata discussa la questione della firma dei vari accordi come punto unico all'ordine del giorno. La decisione in merito all'opportunità di stipulare un accordo di servizi di marketing con LV/AMS era direttamente collegata anche alla decisione di concludere un accordo di servizi aeroportuali con Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) In conclusione, gli accordi di servizi di marketing conclusi tra DMG e LV e AMS sono pertanto inscindibilmente legati all'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG. Quanto precede dimostra che, in assenza dell'accordo di servizi aeroportuali, gli accordi di servizi di marketing non sarebbero stati stipulati. In effetti, gli accordi di servizi di marketing dichiarano esplicitamente che gli stessi sono correlati a un nuovo collegamento aereo dal Regno Unito verso Klagenfurt e prevedono sostanzialmente servizi di marketing realizzati tramite l'uso del sito Internet dedicato ai viaggi www.ryanair.com volti a promuovere tale collegamento aereo. Allo stesso tempo, sembra che la stipula dell'accordo di servizi aeroportuali fosse anch'essa strettamente legata agli accordi di servizi di marketing: nell'accordo di servizi aeroportuali, per quanto concerne gli obblighi di Ryanair, si stabilisce che quest'ultima deve definire, in collaborazione con DMG, un piano di marketing per i servizi pertinenti da sottoporre ad aggiornamento periodico per fini di discussione e informazione dell'aeroporto di Klagenfurt, il quale preveda il collegamento con il sito di Ryanair di corrispondenti siti Internet dedicati al turismo, se possibile, includendo i loghi opportuni. Tale affermazione stabilisce un evidente collegamento tra il contratto di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing conclusi nella medesima data tra DMG e AMS nonché LV.
- (332) Questi elementi dei vari contratti di marketing evidenziano che i servizi di marketing previsti da tali accordi sono, tanto per tipologia quanto per durata, strettamente legati ai servizi di trasporto aereo offerti da Ryanair, menzionati nei contratti di servizi di marketing e oggetto del relativo accordo di servizi aeroportuali. Nei contratti di marketing è persino precisato che essi scaturiscono dall'impegno di Ryanair di effettuare i servizi di trasporto in questione. Gli accordi di servizi di marketing sono quindi inscindibilmente legati al contratto di servizi aeroportuali, menzionato negli stessi e nel quale essi trovano il loro scopo.
- (333) Per tali motivi, la Commissione ritiene opportuno esaminare congiuntamente l'accordo di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing del 22 gennaio 2002 al fine di stabilire se si tratti di un aiuto di Stato.
- (334) Nelle sue osservazioni in merito alla decisione di estensione, l'Austria ha concordato con l'approccio selezionato in tale sede di esaminare congiuntamente l'accordo di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing stipulati nella medesima data.
- (335) Alcuni terzi interessati, in particolare Ryanair e AMS, contestano invece questo approccio, sostenendo che gli accordi di servizi di marketing debbano essere analizzati separatamente. Nelle sue osservazioni in merito alla decisione di estensione, Ryanair ha sollevato obiezioni nei confronti della valutazione congiunta dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing (facendo riferimento a considerazioni precedenti su questo argomento) ⁽⁵⁶⁾ adducendo come motivazione il fatto che tali accordi sarebbero stati conclusi da entità distinte e non sarebbero collegati tra loro. La conclusione di un accordo di servizi di marketing non sarebbe posta come condizione affinché Ryanair operi su uno scalo con rotte in partenza o in arrivo. Tuttavia, questa posizione non risulta coerente con una dichiarazione espressa dal membro del consiglio di Ryanair, Sean Coyle, in un messaggio di posta elettronica datato 4 agosto 2005 indirizzato all'allora presidente di KFBG, Johannes

⁽⁵⁵⁾ Cfr. ad esempio il verbale della riunione del governo del Land della Carinzia del 29 gennaio 2002, pagg. 1-5.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. ad esempio la risposta alla domanda 4 delle osservazioni di Ryanair del 4 luglio 2011.

Gatterer: «[...] the operation is currently loss making and these losses are not sustainable into the future. I appreciate you have five year agreement in relation to the marketing amount of EUR [...] and naturally on cessation of the services no further quarterly payment falls due and this agreement ceases in line with main contract [...]» («[...] la gestione è attualmente in perdita e tali perdite non saranno più sostenibili in futuro. Sono consapevole del fatto che abbiate stipulato un accordo quinquennale su una somma per servizi di marketing pari a [...] EUR e, ovviamente, con la cessazione dei servizi i pagamenti trimestrali non saranno più dovuti e tale accordo cesserà ai sensi del contratto principale) ⁽³⁷⁾. Tale affermazione stabilisce un evidente collegamento tra l'accordo di servizi di marketing e il contratto principale corrispondente, ovvero l'accordo di servizi aeroportuali.

- (336) Inoltre, i fatti contenuti nel fascicolo confermano che l'approccio scelto nella decisione di estensione e approvato dall'Austria è plausibile, come è stato dimostrato nei considerando da 324 a 333, e che pertanto l'accordo di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing dovrebbero essere esaminati congiuntamente.
- (337) Inoltre, nelle sue osservazioni in merito alla decisione di estensione, l'Austria ha sostenuto che il secondo accordo di servizi di marketing concluso tra DMG e AMS il 22 gennaio 2002 non sarebbe mai stato eseguito dalle parti, ovvero che AMS non avrebbe fornito i servizi di marketing ivi elencati e che DMG non avrebbe effettuato il pagamento annuale di [...] EUR previsto in detto accordo per tali servizi. A sostegno di tale affermazione, l'Austria ha presentato una lettera del consulente fiscale di DMG nella quale si afferma che dopo un'intensa attività di ricerca nella contabilità degli anni dal 2002 al 2005, non sono state trovate tracce di un pagamento annuale di [...] EUR basato sul secondo accordo di servizi di marketing. Tuttavia, l'Austria non è stata in grado di rispondere alla domanda relativa al motivo per cui il terzo accordo di servizi di marketing avrebbe dovuto sostituire il secondo accordo di servizi di marketing, dal momento che non esistevano documenti a quel tempo negli archivi di KFBG e non vi era nessun dipendente dell'epoca a disposizione per ricostruire gli eventi verificatisi in relazione alla stipula del terzo contratto di servizi di marketing. Anche le osservazioni di Ryanair in merito alla decisione di estensione non forniscono alcuna conferma in merito, in quanto nelle stesse non si menziona una sostituzione definitiva del secondo accordo di servizi di marketing.
- (338) La Commissione constata che il terzo accordo di servizi di marketing non contiene alcuna indicazione del fatto che esso sostituisca il secondo accordo di servizi di marketing o subentri allo stesso.
- (339) Non essendovi alcuna documentazione in merito alla presunta sostituzione, a parte le assicurazioni che non sarebbero stati effettuati pagamenti nel quadro del secondo accordo di servizi di marketing, la Commissione conclude che la posizione dell'Austria non è sostanziata da prove. Anche qualora non sia mai stata data esecuzione al secondo accordo di servizi di marketing, occorre comunque stabilire che tale accordo non avrebbe avuto alcuna influenza sulla valutazione dei costi prevedibili per un operatore in economia di mercato: al momento della stipula dei tre accordi di servizi di marketing un operatore in economia di mercato non avrebbe avuto motivo di credere che successivamente non sarebbe stata data esecuzione a uno di tali accordi. Di conseguenza, anche qualora il secondo accordo non fosse stato effettivamente eseguito, lo stesso non avrebbe avuto alcun impatto sulla valutazione dei costi incrementali.
- b) *Sui benefici che un operatore in economia di mercato avrebbe potuto attendersi dagli accordi di servizi di marketing e sul prezzo che egli sarebbe stato disposto a pagare per detti servizi.*
- (340) Per potere applicare il principio dell'operatore in economia di mercato al caso di specie, è necessario confrontare il comportamento di KFBG/DMG in quanto firmatarie dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair e degli accordi di servizi di marketing con AMS e LV con il comportamento di un ipotetico operatore in economia di mercato incaricato della gestione dell'aeroporto di Klagenfurt.
- (341) Nell'analizzare l'operazione in esame, si devono valutare i benefici che questo ipotetico operatore in economia di mercato, motivato dalla prospettiva di realizzare profitti, avrebbe potuto ricavare dall'acquisto di servizi di marketing. L'analisi non dovrebbe tenere conto delle ricadute generali di questi servizi sul turismo o sull'andamento economico della regione; viceversa, essa dovrebbe limitarsi a tenere conto dell'impatto di tali servizi sulla redditività dello scalo, essendo questo l'unico interesse di un ipotetico operatore in economia di mercato.
- (342) Pertanto, i servizi di marketing dovrebbero stimolare il traffico passeggeri sulle rotte coperte dagli accordi di servizi di marketing e dai corrispondenti accordi di servizi aeroportuali, visto che i servizi di marketing sono finalizzati a promuovere tali rotte. Un incremento del volume di passeggeri potrebbe determinare un aumento dei ricavi generati da taluni diritti aeroportuali per il gestore dello scalo, così come l'aumento dei ricavi delle attività non aeronautiche associati in particolare ai parcheggi per le auto, ai ristoranti e ad altre attività commerciali.
- (343) Di conseguenza non vi è alcun dubbio che un operatore in economia di mercato che avesse gestito l'aeroporto di Klagenfurt al posto di KFBG/DMG avrebbe tenuto conto di tale effetto positivo nelle sue valutazioni in merito alla

⁽³⁷⁾ Messaggio di posta elettronica del 4 agosto 2005, inviato alle 18:22 da Sean Coyle (Ryanair) a Johannes Gatterer (KFBG).

stipula di accordi di servizi di marketing e del corrispondente accordo di servizi aeroportuali. Nel caso in esame, l'operatore in economia di mercato avrebbe calcolato l'impatto della rotta aerea interessata sulle entrate e sui costi futuri, stimando il numero di passeggeri che utilizzavano tale rotta. Ciò avrebbe rispecchiato l'impatto positivo dei servizi di marketing. Inoltre questo effetto sarebbe stato valutato per l'intero periodo di esercizio delle rotte in questione, indicato nell'accordo di servizi aeroportuali e negli accordi di servizi di marketing.

- (344) Quando un gestore dell'aeroporto conclude un accordo per la promozione di determinate rotte aeree, è prassi usuale stimare il coefficiente di riempimento (o fattore di riempimento) ⁽⁵⁸⁾ per le rotte aeree in questione e tenerne conto al momento di valutare i ricavi futuri. La Commissione concorda con Ryanair su questo punto, ovvero sul fatto che gli accordi di servizi di marketing non generano solo costi per il gestore aeroportuale, ma comportano anche benefici.
- (345) Inoltre occorre chiarire se si possano attendere e quantificare altri benefici per un ipotetico operatore in economia di mercato che gestisca l'aeroporto di Klagenfurt in luogo di KFBG/DMG, vale a dire benefici diversi dall'effetto positivo sul volume di passeggeri sviluppato sulle rotte aeree coperte dall'accordo di servizi di marketing durante il periodo di esercizio di tali rotte, quale indicato negli accordi di servizi di marketing o nell'accordo di servizi aeroportuali.
- (346) Taluni terzi interessati ⁽⁵⁹⁾ appoggiano questa argomentazione, in particolare Ryanair nel suo studio del 17 gennaio 2014. Tale studio si basa sulla teoria che i servizi di marketing acquistati da un gestore aeroportuale, ad esempio KFBG/DMG, contribuiscano a migliorare l'immagine del marchio dell'aeroporto e quindi ad aumentare in modo sostenibile il numero di passeggeri che utilizzano l'aeroporto in generale, non solo sulle rotte aeree coperte dagli accordi di servizi di marketing e dall'accordo di servizi aeroportuali per il periodo di esercizio stabilito in tali accordi. In particolare, Ryanair ha rilevato nel suo studio che i servizi di marketing hanno effetti positivi sostenibili sul volume di passeggeri dell'aeroporto anche una volta terminato il periodo di validità dei relativi accordi.
- (347) È bene innanzitutto notare che non vi sono elementi da cui si possa evincere che, al momento della sottoscrizione dell'accordo di servizi di marketing, il gestore aeroportuale avesse mai preso in considerazione, e tanto meno quantificato, i possibili effetti positivi degli accordi di servizi di marketing su rotte aeree diverse da quelle coperte da tali accordi, o la possibilità che tali effetti si protraessero una volta terminato il periodo di validità degli stessi. Inoltre, l'Austria non ha proposto alcun metodo per stimare il possibile valore che un ipotetico operatore in economia di mercato che avesse gestito l'aeroporto di Klagenfurt in luogo di KFBG/DMG avrebbe utilizzato per valutare questi effetti nel suo esame volto a stabilire se concludere o meno tali accordi nel 2002.
- (348) Inoltre, le informazioni disponibili non permettono di valutare la sostenibilità di tali effetti. È possibile che la pubblicità di Klagenfurt e della regione sul sito Internet di Ryanair abbia incoraggiato persone che stavano visitando il sito ad acquistare biglietti Ryanair per Klagenfurt quando la pubblicità è apparsa per la prima volta nel sito o nel periodo immediatamente successivo; tuttavia è improbabile che l'effetto della pubblicità sui visitatori si sia protratto o abbia influenzato gli acquisti di biglietti aerei per più di un paio di settimane dopo il periodo di pubblicizzazione nel sito Internet di Ryanair. È più probabile che una campagna pubblicitaria abbia un effetto sostenibile quando le attività promozionali si sviluppano su uno o più mezzi di comunicazione pubblicitari a cui i consumatori sono regolarmente esposti in un determinato periodo. Ad esempio, una campagna pubblicitaria condotta su stazioni radio e canali TV generalisti, su siti Internet conosciuti e/o su vari manifesti pubblicitari affissi all'esterno o all'interno di luoghi pubblici può avere un effetto sostenibile se i consumatori sono regolarmente esposti a tali mezzi di comunicazione. Attività promozionali circoscritte al solo sito Internet di Ryanair, invece, ben difficilmente possono avere un effetto che si protrae a lungo dopo il termine di tale promozione.
- (349) Pertanto, anche qualora i servizi di marketing svolti durante il periodo di attuazione abbiano comportato un aumento del volume di passeggeri sulle rotte coperte dagli accordi, è altamente probabile che tale effetto sarebbe trascurabile al termine di tale periodo e che anche l'impatto su altre rotte sarebbe altrettanto ininfluenza.

⁽⁵⁸⁾ Per coefficiente di riempimento o fattore di riempimento si intende la percentuale di posti effettivamente occupati sull'aeromobile nell'esercizio sulla rotta in questione.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. osservazioni di AMS di cui al considerando 184. AMS sostiene che i prezzi dei suoi servizi sarebbero in linea con il prezzo di mercato, in quanto vari clienti privati afferenti a settori economici diversi avrebbero stipulato anch'essi accordi di servizi di marketing con AMS. Tuttavia, questa argomentazione relativa ad un presunto prezzo di mercato non modifica nessun elemento della conclusione della Commissione secondo la quale un operatore in economia di mercato avveduto avrebbe previsto che l'accordo di servizi di marketing avrebbe prodotto un esito negativo (cfr. considerando 362).

- (350) Dagli studi di Ryanair del 17 e del 31 gennaio 2014 emerge inoltre che la produzione di benefici su rotte aeree diverse da quelle coperte dagli accordi di servizi di marketing, o al di là del periodo di attuazione degli accordi in relazione a tali rotte, quale indicato negli accordi di servizi di marketing e nell'accordo di servizi aeroportuali, era estremamente incerta e non quantificabile con un grado di affidabilità considerato sufficiente da un operatore in economia di mercato prudente.
- (351) Ad esempio, secondo lo studio del 17 gennaio 2014, «i profitti incrementali futuri dopo la scadenza prestabilita dell'accordo di servizi aeroportuali sono per loro natura incerti». Lo studio suggerisce inoltre due metodi per valutare gli effetti positivi degli accordi di servizi di marketing: una metodologia basata sui «flussi di cassa» e una metodologia basata sulla «capitalizzazione».
- (352) Con la metodologia basata sui flussi di cassa si valutano i benefici di accordi di servizi di marketing e di accordi di servizi aeroportuali stimando i ricavi futuri che potrebbero derivare al gestore aeroportuale dai servizi di marketing e dagli accordi di servizi aeroportuali, al netto dei relativi costi. Con la metodologia basata sulla capitalizzazione, invece, il miglioramento dell'immagine del marchio dell'aeroporto ottenuto attraverso i servizi di marketing è trattato come un'attività immateriale, acquisita al prezzo stabilito nell'accordo di servizi di marketing.
- (353) Tuttavia, lo studio evidenzia le principali difficoltà associate alla «metodologia basata sulla capitalizzazione» e mostra che i risultati ottenuti attraverso tale approccio possono essere inaffidabili. Si rileva pertanto che l'approccio basato sui flussi di cassa sarebbe più appropriato. In particolare lo studio rileva quanto segue:

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

Lo studio sottolinea inoltre quanto segue:

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

- (354) Lo studio del 31 gennaio 2014 propone un'applicazione pratica dell'approccio basato sui flussi di cassa. In base a tale approccio, i benefici degli accordi di servizi di marketing e di servizi aeroportuali che si protraggono anche dopo il periodo di validità dell'accordo di servizi di marketing sono espressi per mezzo di un *terminal value* calcolato alla data di scadenza dell'accordo. Il *terminal value* si calcola sulla base dei profitti incrementali che si prevede saranno generati dall'accordo di servizi aeroportuali e dall'accordo di servizi di marketing nell'ultimo anno di applicazione dell'accordo di servizi aeroportuali. Tali profitti si protraggono nel periodo successivo, che ha la stessa durata del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali, e sono corretti per tenere conto del tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa e di un fattore di probabilità destinato a riflettere la capacità dell'accordo di servizi aeroportuali e dell'accordo di servizi di marketing di contribuire ai profitti dell'aeroporto anche dopo la loro scadenza. Secondo lo studio del 31 gennaio 2014, la capacità di produrre benefici duraturi dipende da vari fattori, «tra cui la conquista di una posizione di maggiore rilievo e il rafforzamento del marchio, nonché le esternalità di rete e i passeggeri ricorrenti»; non vengono tuttavia forniti dettagli su questi fattori. Inoltre, tale metodo tiene conto di un tasso di attualizzazione che riflette i costi di capitale.
- (355) Lo studio suggerisce un fattore di probabilità pari al 30 % che ritiene essere prudenziale. Tuttavia questo studio molto teorico non contiene elementi oggettivi seri che comprovino questo fattore, né sul piano quantitativo né su quello qualitativo. Per avvalorare questo tasso del 30 %, lo studio non si basa su fatti relativi alle attività di Ryanair, ai mercati del trasporto aereo o ai servizi aeroportuali. Lo studio non stabilisce una correlazione tra questo tasso e i fattori che menziona di sfuggita (rilievo, forza del marchio, esternalità di rete e passeggeri ricorrenti), che dovrebbero prolungare i benefici dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing anche dopo il termine del loro periodo di validità. Infine nell'analizzare la misura in cui i servizi di marketing previsti nei vari contratti con AMS potrebbero influenzare tali fattori, lo studio non si basa in alcun modo sul contenuto specifico di tali servizi.

- (356) Lo studio non dimostra nemmeno che al termine del periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing i profitti per il gestore aeroportuale generati da questi accordi nell'ultimo anno di applicazione degli stessi possano verosimilmente protrarsi in futuro. Analogamente, esso non fornisce elementi atti a dimostrare che il tasso di crescita del mercato del trasporto aereo in Europa sia un indicatore utile per misurare l'impatto di un accordo di servizi aeroportuali e di accordi di servizi di marketing su un determinato aeroporto.
- (357) Ben difficilmente, quindi, un *terminal value* calcolato con il metodo indicato da Ryanair sarebbe preso in considerazione da un operatore in economia di mercato prudente al momento di decidere se stipulare o no un accordo.
- (358) Dallo studio del 31 gennaio 2014 emerge quindi che un approccio basato sui flussi di cassa darebbe unicamente risultati molto incerti e inattendibili, così come il metodo alternativo basato sulla capitalizzazione.
- (359) Inoltre, né l'Austria né gli interessati hanno fornito elementi atti a dimostrare che il metodo proposto da Ryanair nello studio del 31 gennaio 2014, o qualunque altro metodo volto a quantificare i profitti dopo la scadenza degli accordi di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing, sia stato attuato con successo da gestori di aeroporti regionali simili al gestore dell'aeroporto di Klagenfurt. L'Austria non ha presentato osservazioni in merito agli studi del 17 e del 31 gennaio 2014.
- (360) Inoltre un *terminal value* calcolato con il metodo proposto da Ryanair è positivo (e pertanto tende ad aumentare la redditività dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing) soltanto se è positivo il profitto incrementale atteso per effetto di tali accordi nell'ultimo anno di applicazione dell'accordo di servizi aeroportuali. Se il profitto incrementale è negativo, di solito il fatto di tenere conto del *terminal value* avrà per effetto di ridurre la redditività degli accordi. Sarà dimostrato in appresso che gli accordi del 2002 hanno determinato flussi di cassa incrementali negativi.
- (361) Come già illustrato in precedenza, i servizi di marketing sono altresì focalizzati sulla rotta coperta dal contratto di servizi di marketing. Qualora la rotta non venga più servita in seguito alla scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali è improbabile che i servizi di marketing continuino ad avere un impatto positivo sul volume dei passeggeri dell'aeroporto dopo la scadenza del loro termine di validità. È molto difficile per un gestore aeroportuale valutare la probabilità che una compagnia aerea continui a operare su una rotta alla scadenza del periodo per il quale si è impegnata a farlo nell'accordo di servizi aeroportuali. Quando si tratta di decidere l'attivazione e la chiusura di rotte, le compagnie aeree *low-cost*, in particolare, hanno dimostrato una grande capacità di adattamento alle condizioni di mercato, che il più delle volte cambiano molto velocemente. Pertanto in un'operazione come quella in esame nel presente caso, un operatore in economia di mercato avveduto non farebbe affidamento sul fatto che una compagnia aerea continui ad operare sulla rotta in questione alla scadenza dell'accordo.
- (362) Dalle considerazioni di cui sopra si può concludere che l'unico beneficio che un operatore in economia di mercato avveduto si attenderebbe da un accordo di servizi di marketing, e che quantificherebbe al momento di decidere se concludere o no un accordo di quel tipo insieme all'accordo di servizi aeroportuali, è che i servizi di marketing abbiano un effetto positivo sul numero di passeggeri che utilizzano le rotte coperte dagli accordi in questione per il periodo di operatività di tali rotte, indicato nell'accordo. La Commissione è giunta pertanto alla conclusione che altri possibili benefici siano troppo incerti per essere quantificati o presi in considerazione e che nel caso in esame tali benefici non sono stati sufficientemente dimostrati.

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

- (363) Per quanto riguarda la fattibilità di un raffronto rispetto all'analisi *ex ante* della crescita incrementale della redditività nel contesto degli accordi del 2002, si rinvia alla valutazione di cui ai considerando da 262 a 278.
- (364) Per quanto riguarda il raffronto dell'aeroporto di Klagenfurt con altri aeroporti, Ryanair ha presentato lo studio Oxera del 4 luglio 2011. Tale studio conteneva soltanto un raffronto tra i diritti che Ryanair doveva pagare agli aeroporti [...] e [...] e i diritti pagati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt in base agli accordi sui servizi aeroportuali. Lo studio non teneva conto degli accordi specifici di servizi di marketing⁽⁶⁰⁾ in essere

⁽⁶⁰⁾ Nello studio è stato valutato soltanto il primo accordo di servizi di marketing del 22 gennaio 2002 stipulato tra LV e DMG (cfr. considerando 47), mentre il secondo e il terzo accordo di marketing e gli accordi di marketing del 2006 non sono stati presi in considerazione.

presso l'aeroporto di Klagenfurt nel raffronto con accordi corrispondenti eventualmente offerti presso altri aeroporti. Tuttavia, gli accordi di servizi di marketing avrebbero dovuto essere esaminati per ciascuna rotta interessata dagli accordi in esame, unitamente ai corrispondenti accordi di servizi aeroportuali. Di conseguenza, gli aspetti menzionati nello studio Oxera del 4 luglio 2011 non soddisfacevano il presupposto di base per l'analisi comparativa, in particolare una «definizione sufficientemente precisa delle attività economiche interessate» che consentirebbe di individuare partecipanti al mercato comparabili.

- (365) Inoltre, nello studio Oxera del 4 luglio 2011 non sono stati stabiliti valori di riferimento affidabili per i prezzi di mercato di servizi aeroportuali. Sebbene lo studio affermi che la maggior parte degli aeroporti di comparazione selezionati era di proprietà privata e finanziata privatamente oppure agiva altrimenti come un investitore operante in un'economia di mercato, l'aeroporto di [...] è di proprietà del Manchester Airports Group, la cui quota di maggioranza è di proprietà dello Stato, pertanto, lo studio Oxera del 4 luglio 2011 non dimostra che l'aeroporto [...] opera secondo condizioni di mercato. Per quanto concerne l'aeroporto [...], nello studio si afferma che lo stesso sarebbe completamente di proprietà privata; tuttavia, in relazione allo stesso, è stata omessa la menzione del fatto che l'aeroporto [...] era in deficit prima che venisse venduto nel 2013; ciò, a sua volta, porta a chiedersi se i bassi diritti aeroportuali di [...], riportati come parametri di riferimento, sarebbero stati sostenibili per un operatore in economia di mercato.

7.4.3.2. Conclusione sulle modalità di applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

- (366) Da quanto precede emerge che, per applicare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato agli accordi in questione, la Commissione deve analizzare ogni accordo di servizi di marketing insieme al relativo accordo di servizi aeroportuali e deve stabilire se un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e trovatosi a gestire l'aeroporto di Klagenfurt al posto di KFBG, avrebbe realizzato tali transazioni. A tal fine, la Commissione deve valutare la crescita incrementale della redditività degli accordi così come avrebbe fatto un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi, valutando i seguenti aspetti alla luce dell'intera durata dell'accordo:

- il traffico incrementale futuro previsto, associato all'attuazione di questi accordi, considerando eventualmente gli effetti dei servizi di marketing sul tasso di riempimento dei collegamenti oggetto degli accordi,
- le entrate incremental future previste, associate all'esecuzione di questi accordi, comprese le entrate derivanti dai diritti aeroportuali e dai servizi di assistenza a terra generati dai collegamenti oggetto di questi accordi, nonché i ricavi delle attività non aeronautiche provenienti dall'aumento di traffico legato all'attuazione di questi contratti,
- i costi incremental futuri previsti associati all'esecuzione di tali accordi, compresi i costi di esercizio e gli eventuali costi degli investimenti incremental determinati dai collegamenti oggetto di tali accordi, oltre ai costi dei servizi di marketing.

- (367) Da questi calcoli devono risultare flussi annuali futuri corrispondenti alla differenza tra entrate e costi incremental, attualizzabili, ove necessario, con un tasso che riflette il costo del capitale per il gestore dell'aeroporto. Un valore attuale netto positivo indica di norma che i contratti in questione non conferiscono un vantaggio economico mentre un valore attuale netto negativo rivela la presenza di tale vantaggio.

7.4.3.3. Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incremental

- (368) Nel valutare l'opportunità di stipulare un accordo di servizi aeroportuali e/o un accordo di servizi di marketing, un operatore in economia di mercato sceglierà l'orizzonte temporale della propria valutazione sulla base della durata degli accordi in questione o del periodo previsto in ogni singolo accordo. In altri termini, l'operatore in economia di mercato valuterà i costi e i ricavi incremental del periodo di applicazione degli accordi.
- (369) Considerare un periodo più lungo non sembra giustificato. Nella data di stipula degli accordi, un operatore in economia di mercato prudente non conterà sul rinnovo degli accordi alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse. Inoltre, un gestore generalmente prudente saprebbe che le compagnie aeree *low-cost* come Ryanair hanno notoriamente una grande capacità di adattamento all'andamento del mercato, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione del numero dei voli.
- (370) Nel fissare l'orizzonte temporale per la valutazione degli accordi pertinenti, un operatore in economia di mercato avrebbe scelto come momento iniziale la data della firma simultanea di tutti e quattro gli accordi, ovvero il 22 gennaio 2002. Come momento finale, avrebbe fissato invece la data di scadenza specificata nel rispettivo accordo. Nel caso dell'accordo di servizi aeroportuali tra Ryanair e KFBG e del primo accordo di servizi di marketing tra DMG e LV, tale momento si sarebbe verificato cinque anni dopo la sua entrata in vigore, ovvero il 26 giugno 2007. Nel caso del secondo accordo di servizi di marketing stipulato tra DMG e AMS, che prevedeva un termine di cinque anni, il momento finale sarebbe stato il 21 gennaio 2007. Il terzo accordo di servizi di marketing tra DMG e LV non specificava alcun termine di validità preciso, il suo scopo principale era infatti quello definire un pagamento una tantum di [...] EUR da DMG a LV in data 1° maggio 2002; di conseguenza, tale data segna la fine dell'applicazione dell'accordo.

- (371) Un operatore in economia di mercato prudente non avrebbe considerato la possibilità di rinnovo dei due accordi prevista negli stessi. Il rinnovo automatico degli accordi è previsto soltanto se Ryanair adempie i suoi obblighi previsti dall'accordo. Poiché il rinnovo dipendeva quindi dal comportamento futuro di Ryanair, un operatore in economia di mercato prudente che si fosse trovato nella stessa situazione di KFBG al momento della stipula non avrebbe potuto presumere che si sarebbe verificato effettivamente un rinnovo dell'accordo. Ciò è dimostrato anche dal fatto che tutti e quattro gli accordi tra KFBG, DMG, Ryanair, LV e AMS si sono conclusi anticipatamente il 29 ottobre 2005, quando Ryanair ha cessato il servizio di trasporto passeggeri tra KLU e STN per motivi economici.
- (372) Anche ipotizzando una proroga di cinque anni degli accordi, una valutazione ex ante non avrebbe portato ad alcun risultato diverso. Qualora si valutasse una tale estensione sulla base delle stesse condizioni esistenti durante il primo quinquennio ciò si tradurrebbe nuovamente in flussi di cassa incrementali negativi.

7.4.3.4. Valutazione

- (373) Ai fini della valutazione degli accordi in questione e alla luce delle considerazioni precedenti, occorre ricordare che sia l'esistenza sia l'importanza di elementi di aiuto in questi accordi devono essere valutate in relazione alla situazione esistente al momento della loro stipula e, più precisamente, alla luce delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili all'epoca.
- (374) L'Austria dichiara che KFBG/DMG non aveva preparato studi di mercato ex ante, piani industriali o calcoli di redditività prima della stipula di singoli accordi di servizio aeroportuale con varie compagnie aeree e che tali documenti non sarebbero stati preparati nemmeno prima della stipula di singoli accordi di servizi di marketing.
- (375) Secondo Ryanair, l'assenza di un piano economico-finanziario al momento della sottoscrizione di accordi come quelli oggetto del procedimento di indagine formale non può essere utilizzata come prova del mancato rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (376) L'assenza di un piano industriale indica che gli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS non soddisfano il principio dell'operatore in economia di mercato; in particolare, nel contesto di tali accordi né l'Austria né KFBG sono stati in grado di presentare nessun calcolo di redditività, nemmeno incompleto, preparato prima della stipula degli accordi.
- (377) Di conseguenza, nel contesto del procedimento, la Commissione ha chiesto all'Austria di effettuare una ricostruzione dell'analisi di redditività che un operatore in economia di mercato avrebbe preparato prima di firmare gli accordi con Ryanair, LV e AMS, nel 2002, invitandola a utilizzare informazioni obiettive che erano a disposizione di KFBG/DMG al momento della sottoscrizione di tali accordi, nonché gli sviluppi prevedibili all'epoca.
- (378) A seguito della richiesta della Commissione, l'Austria ha fornito una panoramica dei costi e delle entrate incrementali prevedibili al momento della stipula degli accordi interessati. Per ciascuno degli accordi, l'Austria ha presentato i dati corrispondenti sintetizzati nella tabella 9.

Tabella 9

Crescita incrementale della redditività nel caso dei contratti stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002 - preparata dall'Austria

5 anni			
Tasso di interesse di capitalizzazione:		8 %	
Incentivo per i passeggeri:		0,00	
Collegamenti giornalieri		348	Rotazioni l'anno
Aeromobile (B737-800):		189	Sedili
Peso massimo al decollo (B737-800):		75	MTOW

Modello di calcolo

Valori attesi in base agli accordi						
Rotazioni		348	348	348	348	348
Fattore di riempimento		70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Passeggeri in partenza		46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Durata di 5 anni		1	2	3	4	5
Per rotazione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Per passeggero in partenza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Per passeggero in partenza – Tassa sulla sicurezza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Per passeggero in partenza – Tassa sulla sicurezza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amministrazione fiscale di Vienna						
Entrate delle attività aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive relative ad attività aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contributo ai costi da parte di Kärnten Werbung		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contributo ai costi da parte della città di Klagenfurt		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contributo ai costi da parte del Land della Carinzia		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate del progetto		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contratto di servizi di marketing di Leading Verge tramite		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DMG 23.5.2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto sulla base dei costi marginali						
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – controllo del traffico aereo		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto (2002)						
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valori attesi in base agli accordi					
Costi del progetto/spese		-1 986 100	-986 100	-986 100	-986 100
Eccedenza		[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione		[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)				1 540 000	
Diritti ai sensi dell'accordo del 22.1.2002.					
Diritto omnicomprensivo per rotazione		[...]			
Per passeggero in partenza		[...]			
Tassa sulla sicurezza per passeggero in partenza		[...]			
(*) (determinata dalle autorità austriache)					
Costi per la gestione del traffico 2002		[...]			
Austro Control		[...]			

(*) Tassa sulla sicurezza, riscossa dall'aeroporto e simultaneamente trasferita all'ufficio delle imposte di Vienna.

(379) Nel redigere la tabella 9, l'Austria si è basata sulle seguenti considerazioni iniziali:

- il volume di traffico incrementale previsto, ovvero il volume dei passeggeri incrementale atteso, è stato calcolato sulla base del numero di voli settimanali previsti (348 rotazioni l'anno verso Londra con aeromobili da 189 posti, un peso massimo al decollo di 75 t e un fattore di riempimento del 70 %) e della durata dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con Ryanair. Di conseguenza, l'Austria ha indicato 46 040 passeggeri l'anno;
- i ricavi incrementali attesi relativi alle attività aeronautiche (diritti di assistenza e di atterraggio in base ai diritti aeroportuali applicati in quel momento; [...] EUR per rotazione e [...] EUR per passeggero in partenza) sono stati calcolati per il periodo quinquennale di durata dell'accordo di servizi aeroportuali sulla base dei termini concordati con Ryanair. Come entrate incrementali per rotazione l'Austria ha indicato in totale [...] EUR l'anno e come entrate incrementali per passeggero in partenza [...] EUR l'anno. La tassa sulla sicurezza di [...] EUR non è stata presa in considerazione in quanto KFBG la inoltrava direttamente alle rispettive autorità austriache e, pertanto, si trattava di somme di denaro in transito. Di conseguenza, l'Austria ha indicato [...] EUR l'anno;
- i ricavi incrementali attesi delle attività non aeronautiche (tariffe dei parcheggi, spese nei terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali. Nella sua analisi l'Austria ha stimato [...] EUR per passeggero in partenza sulla base dei ricavi medi delle attività non aeronautiche per passeggero nel periodo 2000-2004. Di conseguenza, l'Austria ha indicato [...] EUR l'anno;
- nella sua analisi, l'Austria ha considerato come entrate incrementali anche i pagamenti ricevuti da KFBG da parte del Land della Carinzia ([...] EUR come pagamento una tantum del 2002 e [...] EUR annui), della città di Klagenfurt ([...] EUR annui) e di Kärnten Werbung ([...] EUR annui);
- come costi incrementali previsti, ovvero costi sostenuti nello scenario alternativo a causa della mancata attuazione delle transazioni con Ryanair, LV e AMS, l'Austria ha indicato i seguenti pagamenti:
 - i pagamenti specificati nel primo accordo di servizi di marketing tra LV e DMG ([...] EUR l'anno) e il pagamento stabilito nel terzo accordo di servizi di marketing (accordo accessorio al primo accordo di servizi di marketing) tra LV e DMG (una tantum [...] EUR),

- i pagamenti a favore di terzi (Tyrolean Airways) in qualità di subcontraenti per servizi di assistenza a terra. L'Austria ha spiegato che i servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto di Klagenfurt erano effettuati da decenni da Tyrolean Airways in veste di subcontraente. Il prezzo per i servizi di assistenza a terra vengono pubblicati ogni anno nel regolamento tariffario dell'aeroporto di Klagenfurt. In base al contratto di esternalizzazione stipulato tra KFBG e Tyrolean Airways, KFBG deve corrispondere al subcontraente per i servizi di assistenza a terra una determinata percentuale del prezzo pubblicato, che dipende dal tipo di compagnia aerea. I vettori *low-cost* potevano optare per servizi di assistenza a terra di base con una gamma di servizi più ridotta, mentre tutte le altre compagnie aeree dovevano scegliere l'intera gamma di servizi di assistenza a terra. Ai sensi del contratto di subappalto, KFBG doveva corrispondere come compensazione per i servizi prestati il 51 % delle entrate in caso di vettori *low-cost* e il 67,9 % nel caso di altre compagnie aeree. Tale 51 % includeva il costo dei materiali di cui Tyrolean Airlines necessitava per svolgere i servizi di assistenza a terra. L'Austria ha effettuato pagamenti per [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti all'impresa pubblica Austro Control, responsabile per la sicurezza nello spazio aereo austriaco. Austro Control gestisce l'unità per il controllo del traffico aereo presso l'aeroporto di Klagenfurt e la torre di controllo dell'aeroporto. Per i servizi forniti da Austro Control, l'Austria ha effettuato pagamenti pari a [...] EUR per rotazione, ovvero a [...] EUR l'anno,
 - i costi di esercizio incrementali dovuti al volume di traffico incrementale previsto durante la durata dell'accordo: [...] EUR per rotazione aggiuntiva e per tonnellata di peso massimo al decollo, nonché [...] EUR per ogni passeggero aggiuntivo in partenza. L'Austria ha spiegato che tali importi rappresenterebbero le migliori stime per i due valori che potrebbero essere utilizzati per una stima ex ante effettuata da un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi. Tali valori sarebbero stati infatti desunti dal sistema di contabilità dei costi utilizzato nel 2002 (prospetto di sintesi dei centri di costo 2002), che registra le voci di costo della tariffa di sbarco, della tariffa passeggeri e del diritto di assistenza sulla rampa, della tariffa per l'uso dell'infrastruttura e dei diritti per l'uso degli hangar. L'Austria ha aggiunto alla somma di tali tasse e diritti stimati un margine di sicurezza in maniera da fare sì che la stima dei costi di esercizio incrementali previsti non risultasse eccessivamente ottimistica. Tale risultato è stato diviso per il rispettivo parametro di riferimento, ovvero per il volume di passeggeri e il peso massimo al decollo previsti. L'Austria ha quindi stimato i costi di esercizio incrementali per rotazione a [...] EUR e i costi di esercizio incrementali per passeggero a [...] EUR;
- f) l'Austria ha spiegato che nel febbraio 2002 KFBG non si sarebbe aspettata alcun costo di investimento incrementale a fronte dell'incremento del volume di traffico. All'epoca, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva infatti di notevoli riserve di capacità inutilizzate e il volume di traffico aggiuntivo avrebbe contribuito a sfruttare le stesse. Il terminal dell'aeroporto di Klagenfurt avrebbe infatti una capacità complessiva di 600 000 passeggeri l'anno e nel 2001 ne sarebbero stati gestiti circa 227 000 presso tale aeroporto. Di conseguenza l'incremento del volume di traffico atteso di 46 040 passeggeri non rendeva necessario alcun investimento dato che il terminal presentava capacità superiori a questi volumi di passeggeri;
- g) come tasso di attualizzazione KFBG avrebbe optato per quello pubblicato e utilizzato dall'aeroporto di Vienna pari all'8 %.
- (380) La Commissione conclude quindi che nella stima dei volumi di passeggeri e nel corrispondente calcolo dei ricavi incrementali attesi dalle attività aeronautiche l'Austria ha adottato un approccio affidabile. Lo stesso dicasi per i costi incrementali dell'assistenza a terra da parte di un terzo soggetto e per i costi dei pagamenti a favore di Austro Control. Anche le stime dei costi di esercizio incrementali per rotazione e per passeggero e il tasso di attualizzazione dell'8 % suggeriscono un approccio fondato. Sulla base dei dati disponibili sul volume di traffico incrementale previsto, sembra plausibile anche la dichiarazione dell'Austria relativa ai costi di investimento incrementali.
- (381) Tuttavia, dopo aver esaminato i dati forniti dall'Austria, la Commissione non può concordare con l'analisi su alcuni punti e apporta pertanto le seguenti modifiche:
- a) per quanto concerne i ricavi delle attività non aeronautiche incrementali previsti, nella sua analisi l'Austria ha indicato un importo stimato pari a [...] EUR per passeggero in partenza, desunto dai ricavi delle attività non aeronautiche medi per passeggero nel periodo dal 2000 al 2004. Tuttavia, nel contesto di un'analisi degli accordi del 2002 stipulati nel febbraio del 2002, un operatore in economia di mercato prudente avrebbe invece basato detta analisi sui ricavi delle attività non aeronautiche medie per il periodo 1997-2001. Dalle informazioni trasmesse dall'Austria emerge che tale valore medio per gli anni del periodo 1997-2001 ammonta a [...] EUR. Di conseguenza, nella presente analisi, la Commissione utilizzerà un valore di [...] EUR per passeggero in partenza. Ciò porta quindi a un nuovo risultato pari a [...] EUR l'anno;
 - b) nella sua analisi, l'Austria ha considerato come entrate incrementali anche i pagamenti ricevuti da KFBG da parte del Land della Carinzia ([...] EUR come pagamento *tantum* del 2002 e [...] EUR annui), della città di Klagenfurt ([...] EUR annui) e di Kärnten Werbung ([...] EUR annui). Tali importi sono stati concessi come aiuti al funzionamento per il finanziamento degli accordi del 2002 stipulati con Ryanair e le sue controllate (cfr. sezione 7.1.). Al punto 63 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione si sostiene che: «[l'aeroporto doveva dimostrare [...] di essere in grado di coprire i costi derivanti dall'accordo [...]». Qualora si renda necessario ulteriore sostegno il test secondo il principio dell'operatore in economia di mercato si

considera non superato. Ciò suggerisce che qualsiasi sostegno pubblico non dovrebbe essere considerato costituire entrate incrementali, poiché altrimenti tale disposizione non avrebbe senso. Per questo motivo, la Commissione non utilizzerà come entrate incrementali i pagamenti effettuati dal Land della Carinzia, dalla città di Klagenfurt e d Kärnten Werbung;

- c) la Commissione constata che l'Austria, nella sua analisi dei costi incrementali previsti, indica soltanto i pagamenti stabiliti nel primo accordo di servizi di marketing stipulato tra LV e DMG ([...] EUR l'anno) e il pagamento stabilito nel terzo accordo di servizi di marketing (accordo accessorio al primo accordo di servizi di marketing) stipulato tra LV e DMG (una tantum [...] EUR). Per contro, la Commissione prenderà in considerazione anche i pagamenti stabiliti nel secondo accordo di servizi di marketing tra DMG e AMS ([...] EUR l'anno). L'Austria ha dichiarato di non aver incluso tali pagamenti poiché tale accordo era stato sostituito dal terzo accordo e non era entrato in vigore. La Commissione constata che l'Austria non ha fornito alcuna prova a tale riguardo, bensì si è basata unicamente sull'assenza di un'adeguata documentazione di pagamento nelle registrazioni contabili di KFBG, per dimostrare che quest'ultima non aveva effettuato alcun pagamento nel contesto del secondo accordo di servizi di marketing. Anche supponendo che l'Austria ricordi correttamente i fatti, la Commissione includerà il secondo accordo di servizi di marketing nella sua analisi proprio perché un operatore in economia di mercato prudente non avrebbe avuto motivo di aspettarsi o prevedere, al momento della stipula del contratto nel febbraio 2002, che successivamente non si sarebbe data esecuzione a tale accordo e non sarebbe stato effettuato alcun pagamento. Nel verificare gli accordi, un operatore in economia di mercato si sarebbe dovuto basare sulla situazione esistente al momento della firma, in particolare sulle informazioni disponibili e gli sviluppi prevedibili in quel momento. Di conseguenza, il secondo accordo di servizi di marketing deve essere preso in considerazione nell'analisi ex ante.

- (382) Tenendo conto delle modifiche necessarie la Commissione ha svolto una propria analisi. Nel procedere in tal senso, l'analisi della redditività incrementale presentata dall'Austria è stata adottata direttamente e corretta soltanto ove necessario, come sintetizzato nella tabella 10.

Tabella 10

Crescita incrementale della redditività nel caso dei contratti stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002 — dopo le correzioni apportate dalla Commissione

Durata: 5 anni		
Tasso di interesse di capitalizzazione:	8 %	
Incentivo per i passeggeri:	0,00	
Collegamenti giornalieri:	348	Rotazioni l'anno
Aeromobile (B737-800):	189	Sedili
Peso massimo al decollo (B737-800):	75	MTOW

Modello di calcolo

Valori attesi in base agli accordi					
Rotazioni	348	348	348	348	348
Fattore di riempimento	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Passeggeri in partenza	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Durata di 5 anni	Luglio 2002 - giugno 2003	Luglio 2003 - giugno 2004	Luglio 2004 - giugno 2005	Luglio 2005 - luglio 2006	Luglio 2006 - giugno 2007
Per rotazione [...] EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Valori attesi in base agli accordi						
Per passeggero in partenza [...] EUR		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate delle attività aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive relative ad attività non aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate supplementari		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accordo di servizi di marketing LV-DMG		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accordo di servizi di marketing AMS-DMG		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accordo accessorio LV-DMG		[...]	0	0	0	0
Costi del progetto sulla base dei costi marginali						
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – controllo del traffico aereo		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto (2002)						
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oneri accessori		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flussi di cassa aggiuntivi		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valore attuale netto (VAN)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5. Conclusioni relative al vantaggio economico

- (383) Dato che il risultato attualizzato atteso per gli accordi del 2002 sottoscritti con Ryanair, LV e AMS è negativo, la Commissione conclude che nello stipulare tali accordi KFBG/DMG non si sono comportate come un operatore in economia di mercato. Per nessuno di questi accordi l'aeroporto poteva attendersi di coprire i costi incrementali da essi derivanti. Dato che KFBG/DMG non hanno agito come un operatore in economia di mercato, esse hanno concesso a Ryanair, LV e AMS un vantaggio economico decidendo di stipulare gli accordi a tali condizioni. L'argomentazione dell'Austria secondo la quale il fatto che KFBG abbia organizzato gare d'appalto per concludere accordi in relazione a ciascuna rotta non esclude l'esistenza dei vantaggi individuati dalla Commissione. Un operatore in economia di mercato che gestisce un aeroporto può, in linea di principio, organizzare una gara d'appalto aperta al fine di fornire incentivi finanziari a una compagnia aerea a fronte dell'aumento del volume di traffico. Infatti una gara d'appalto aperta può costituire un mezzo appropriato per massimizzare i profitti generati da tali incentivi. Tuttavia, se il gestore dell'aeroporto non può prevedere ex ante per nessuna delle offerte presentate in risposta a tale bando di gara di aumentare la redditività dell'aeroporto, un operatore in economia di mercato non concluderebbe nessun accordo nemmeno con l'aggiudicatario, poiché la stipula di un accordo che genera un calo dei profitti o un aumento delle perdite non sarebbe ragionevole dal punto di vista economico ⁽⁶¹⁾. L'ipotesi in cui per motivi di interesse pubblico un'entità pubblica di uno Stato membro decida di fornire sostegno a una certa attività, e organizzati ad esempio una gara riguardante l'importo del finanziamento, l'aggiudicazione di tale appalto non esclude l'esistenza di un aiuto di Stato, ma può solo limitare l'importo concesso ⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Cfr. orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, punto 63.

⁽⁶²⁾ Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01) (GUL 262 del 19.7.2016, pag. 1), punto 89.

7.4.4. Selettività

- (384) Il vantaggio economico è stato concesso in maniera selettiva in quanto soltanto una compagnia aerea ha beneficiato della misura, ovvero Ryanair.
- (385) In tale contesto, l'argomentazione addotta dall'Austria secondo la quale gli sconti sui diritti aeroportuali concessi alle compagnie aeree operanti su Klagenfurt non erano selettivi deve essere respinta. L'Austria ha affermato che gli sconti erano offerti a tutte le compagnie aeree che intendessero operare su Klagenfurt e pertanto sarebbero stati non selettivi.
- (386) La Commissione constata tuttavia che i singoli accordi stipulati con Ryanair si discostano dal piano tariffario e anche dagli accordi stipulati con altre compagnie aeree e pertanto contengono condizioni concordate individualmente.

7.4.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (387) Si ritiene che una misura concessa da uno Stato falsi o minacci di falsare la concorrenza quando essa può influire positivamente sulla posizione concorrenziale del beneficiario rispetto ad altre imprese con le quali il beneficiario è in concorrenza. In pratica, si presume dunque che vi sia una distorsione della concorrenza quando uno Stato conferisce un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato in cui vi è (o potrebbe esservi) concorrenza. La giurisprudenza degli organi giurisdizionali europei ha stabilito che qualsiasi aiuto concesso a un'impresa che esercita le proprie attività sul mercato interno può incidere sugli scambi tra gli Stati membri.
- (388) Dal 1° gennaio 1993 ⁽⁶³⁾, data di entrata in vigore del terzo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori aerei possono operare liberamente voli su collegamenti intraeuropei. Come ha osservato la Corte di giustizia:

«[q]uando un'impresa opera in un settore [...], nel quale viene esercitata un'effettiva concorrenza da parte di produttori di vari Stati membri, qualsiasi aiuto che essa riceva dalle autorità pubbliche è idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri ed a pregiudicare la concorrenza, in quanto la sua conservazione sul mercato impedisce ai concorrenti di accrescere la loro quota di mercato e diminuisce le loro possibilità di incrementare le esportazioni» ⁽⁶⁴⁾.

- (389) La Commissione ha stabilito che KFBG/DMG ha conferito a Ryanair, LV e AMS un vantaggio selettivo. La compagnia aerea Ryanair e le sue controllate operano in un mercato competitivo a livello dell'Unione e il vantaggio che hanno ricevuto potrebbe migliorare la loro posizione competitiva in tale mercato. Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il vantaggio conferito a Ryanair, LV e AMS può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.4.6. Conclusione

- (390) Per le ragioni di cui sopra, la Commissione constata che, in ragione degli accordi del 2002, Ryanair, LV e AMS hanno beneficiato di un aiuto di Stato per un importo pari a [...] EUR (valore attuale netto).

7.5. Gli accordi stipulati con Ryanair e AMS del 2006

7.5.1. Attività economica e concetto di impresa

- (391) Ryanair eroga servizi aerei, mentre AMS fornisce servizi di marketing. La fornitura di tali servizi costituisce un'attività economica e, di conseguenza, Ryanair e AMS sono da considerarsi imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.5.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (392) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato. Per quanto riguarda i criteri per la valutazione dell'esistenza di risorse statali e dell'imputabilità allo Stato, si rinvia ai considerando da 224 a 232.

⁽⁶³⁾ Regolamenti (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), 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 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).

⁽⁶⁴⁾ Sentenza del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 26.

- (393) La Commissione constata che KFBG/DMG è di proprietà dello Stato al 100 %. Fino al 2003 le quote dell'impresa erano di proprietà della Repubblica d'Austria (60 %), del Land della Carinzia (20 %) e della città di Klagenfurt (20 %); tuttavia, nell'aprile del 2003 il Land della Carinzia ha rilevato le quote della Repubblica d'Austria. Di conseguenza, dal 2003 le azioni sono detenute dal Land della Carinzia (80 %) e dalla città di Klagenfurt (20 %). KFBG/DMG deve pertanto essere considerata un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE i cui fondi costituiscono risorse statali.
- (394) Inoltre, gli accordi stipulati con Ryanair, AMS e LV del 2006 sono da imputare allo Stato. Per quanto concerne il coinvolgimento generale del Land della Carinzia nelle attività dell'aeroporto, in particolare nella stipula dell'accordo di servizi di marketing con le compagnie aeree, si rinvia ai considerando 314 e seguenti.
- (395) L'Austria ha altresì confermato esplicitamente tale coinvolgimento facendo riferimento agli accordi del 2006 con Ryanair e AMS.
- (396) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che esistano indizi sufficienti per concludere che la stipula degli accordi tra KFBG/DMG e Ryanair/AMS del 2006 è imputabile allo Stato.

7.5.3. *Vantaggio economico*

7.5.3.1. Principio dell'operatore in economia di mercato

- (397) Per quanto concerne l'attuale assenza di aeroporti e accordi comparabili e dell'analisi ex ante della crescita incrementale della redditività degli accordi del 2006, si rinvia alla valutazione di cui ai considerando da 261 a 278.
- (398) Per quanto riguarda il raffronto dell'aeroporto di Klagenfurt con altri aeroporti, Ryanair ha presentato lo studio Oxera del 4 luglio 2011. Tale studio conteneva soltanto un raffronto tra i diritti che Ryanair doveva pagare agli aeroporti [...] e [...] e i diritti pagati da Ryanair all'aeroporto di Klagenfurt in base agli accordi sui servizi aeroportuali. Nello studio non è stato compiuto alcun tentativo per tenere conto degli accordi specifici di servizi di marketing in essere presso l'aeroporto di Klagenfurt nel raffronto con accordi corrispondenti eventualmente offerti presso altri aeroporti. Tuttavia, gli accordi di servizi di marketing avrebbero dovuto essere esaminati per ciascuna rotta interessata dagli accordi in esame, unitamente ai corrispondenti accordi di servizi aeroportuali. Di conseguenza, gli aspetti menzionati nello studio Oxera del 4 luglio 2011 non soddisfacevano il presupposto di base per l'analisi comparativa, in particolare una «definizione sufficientemente precisa delle attività economiche interessate» che consentirebbe di individuare partecipanti al mercato comparabili.
- (399) Inoltre, nello studio Oxera del 4 luglio 2011 non sono stati stabiliti valori di riferimento affidabili per i prezzi di mercato di servizi aeroportuali. Sebbene lo studio affermi che la maggior parte degli aeroporti di comparazione selezionati era di proprietà privata e finanziata privatamente oppure agiva altrimenti come un investitore operante in un'economia di mercato, l'aeroporto di [...] è di proprietà del Manchester Airports Group, la cui quota di maggioranza è di proprietà dello Stato, pertanto, lo studio Oxera del 4 luglio 2011 non dimostra che l'aeroporto [...] opera secondo condizioni di mercato. Per quanto concerne l'aeroporto [...], nello studio si afferma che lo stesso sarebbe completamente di proprietà privata; tuttavia, in relazione allo stesso, è stata omessa la menzione del fatto che l'aeroporto [...] era in deficit prima che venisse venduto nel 2013; ciò, a sua volta, porta a chiedersi se i bassi diritti aeroportuali di [...], riportati come parametri di riferimento, sarebbero stati sostenibili per un operatore in economia di mercato.

7.5.3.2. Applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato – analisi congiunta dell'accordo di servizi di marketing e dell'accordo di servizi aeroportuali

- (400) La Commissione ritiene che, nel contesto di un test dell'operatore in un'economia di mercato, l'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG, da un lato, e l'accordo di servizi di marketing stipulato tra DMG e AMS, dall'altro, debbano essere valutati congiuntamente come un'unica misura.
- (401) Come nel caso degli accordi del 2002, vari elementi indicano in effetti l'opportunità di valutare gli accordi del 2006 come un tutt'uno, stante il fatto che sono stati conclusi con un'unica operazione.
- (402) Innanzitutto, l'accordo di commercializzazione è basato «sull'obbligo di Ryanair di gestire un collegamento tra STN e KLU...». Tale dichiarazione costituisce un riferimento all'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG e dimostra nuovamente che l'accordo di servizi di marketing e l'accordo di servizi aeroportuali sono inscindibilmente collegati tra loro.
- (403) In secondo luogo, gli accordi sono stati sostanzialmente stipulati dalle stesse parti. Per quanto concerne AMS, controllata di Ryanair, e DMG, controllata di KFBG, la Commissione rinvia al considerando 326.

- (404) In terzo luogo, entrambi gli accordi riportavano come loro scadenza il 21 aprile 2007, ovvero presentavano la medesima durata di validità. Inoltre, la scadenza simultanea dei due accordi dopo il medesimo periodo di tempo mostra che erano collegati e interdipendenti tra loro.
- (405) In conclusione, l'accordo di servizi di marketing concluso tra DMG e AMS è pertanto inscindibilmente legato all'accordo di servizi aeroportuali stipulato tra Ryanair e KFBG. Quanto precede dimostra che, senza l'accordo di servizi aeroportuali, l'accordo di servizi di marketing non sarebbe stato stipulato. In effetti, nell'accordo di servizi di marketing si dichiara espressamente che lo stesso è correlato a un servizio di collegamento aereo da svolgersi tre volte la settimana tra STN e KLU e si definiscono sostanzialmente i servizi di marketing da svolgere utilizzando il sito Internet dedicato ai viaggi www.ryanair.com e destinati a promuovere il collegamento aereo tra STN e KLU.
- (406) Per tali motivi la Commissione ritiene opportuno analizzare congiuntamente l'accordo di servizi aeroportuali del 23 agosto 2006 e l'accordo di servizi di marketing del 21 dicembre 2006, al fine di stabilire se essi costituiscano o meno un aiuto di Stato.
- (407) Nelle sue osservazioni in merito alla decisione di estensione, l'Austria ha concordato con l'approccio selezionato in tale sede di esaminare congiuntamente l'accordo di servizi aeroportuali e l'accordo di servizi di marketing stipulati nella medesima data.
- (408) Alcuni terzi interessati, in particolare Ryanair e AMS, contestano invece questo approccio, sostenendo che l'accordo di servizi di marketing debba essere analizzato separatamente. Nelle sue osservazioni in merito alla decisione di estensione, Ryanair ha sollevato obiezioni nei confronti della valutazione congiunta dell'accordo di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing (facendo riferimento a considerazioni precedenti su questo argomento ⁽⁶⁵⁾) adducendo come motivazione il fatto che tali accordi sarebbero stati conclusi da entità distinte e non sarebbero collegati tra loro. La conclusione di un accordo di servizi di marketing non sarebbe posta come condizione affinché Ryanair operi su uno scalo con rotte in partenza o in arrivo.
- (409) Tuttavia, i fatti confermano che l'approccio scelto nella decisione di estensione e approvato dall'Austria è plausibile, come comprovato nei considerando da 324 a 333. Di conseguenza l'accordo di servizi di servizi aeroportuali e l'accordo di servizi di marketing saranno analizzati congiuntamente.

7.5.3.3. Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incrementali

- (410) Un operatore in economia di mercato baserà la propria valutazione dei costi e dei ricavi incrementali sulla durata degli accordi. Alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da 368 a 369 tale orizzonte temporale appare realistico.
- (411) Nel fissare l'orizzonte temporale per la valutazione degli accordi pertinenti, un operatore in economia di mercato avrebbe scelto come momento iniziale la data della firma dell'accordo di servizi di marketing (21 dicembre 2006) che integra l'accordo di servizi aeroportuali. Entrambi gli accordi si sono conclusi il 21 aprile 2007.
- (412) Un operatore in economia di mercato prudente non avrebbe considerato la possibilità di rinnovo dei due accordi prevista negli stessi. Al momento della stipula, un tale operatore non avrebbe infatti avuto motivi sufficienti per ritenere che nel caso di un vettore *low-cost* sarebbe stato effettivamente possibile attuare un rinnovo nell'arco di un paio d'anni. Di conseguenza la valutazione avrebbe fatto riferimento al periodo fino al 21 aprile 2007.

7.5.3.4. Valutazione

- (413) Per quanto riguarda la valutazione degli accordi in questione, si rinvia alle constatazioni di cui ai considerando da 373 a 377.
- (414) A seguito della richiesta della Commissione, l'Austria ha fornito una panoramica dei costi e delle entrate incrementali prevedibili al momento della stipula degli accordi interessati. Per ciascuno degli accordi, l'Austria ha presentato dati corrispondenti sintetizzati nella tabella 11.

Tabella 11

Crescita incrementale della redditività nel caso dei contratti stipulati con Ryanair e AMS del 2006 — preparata dall'Austria

4 mesi	
Tasso di interesse di capitalizzazione:	8 %

⁽⁶⁵⁾ Cfr. ad esempio la risposta alla domanda 4 delle osservazioni di Ryanair del 4 luglio 2011.

Incentivo per i passeggeri:	7,62
Collegamento 3 volte la settimana	54
Aeromobile (B737-800):	189
Peso massimo al decollo (B737-800):	67

Modello di calcolo

Valori attesi in base agli accordi		
Rotazioni		54
Fattore di riempimento		85 %
Passeggeri in partenza		8 675
		Inc. pass.
Incentivi		7,62
4 mesi		1
Tariffa di sbarco		[...]
Diritto di assistenza sulla rampa		[...]
Gestione del traffico		[...]
Infrastr. volo		[...]
Infrastr. terra		[...]
Tariffa per i passeggeri		[...]
Incentivo		[...]
Tot. entrate		[...]
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche		[...]
Entrate aggiuntive relative ad attività non aeronautiche		[...]
Entrate aggiuntive del progetto		[...]
Contributi per i servizi di marketing di AMS		[...]
(Accordo del 21 dicembre 2006)		
Costi del progetto sulla base dei costi marginali		
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %		[...]
Tassa sulla sicurezza 8 EUR		[...]

Valori attesi in base agli accordi		
Costi del progetto secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2005		
In base ai voli	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]
Costi del progetto/spese		
Disavanzo		[...]
Diritti ai sensi dell'accordo		
Tariffa di sbarco	[...]	per rotazione
Diritto di assistenza sulla rampa	[...]	per rotazione
Gestione del traffico	[...]	per rotazione
Infrastr. volo	[...]	per rotazione
Infrastr. terra	[...]	per passeggero in partenza
Tariffa per i passeggeri	[...]	per passeggero in partenza
Coordinamento slot	[...]	per rotazione
Tassa sulla sicurezza	[...]	per passeggero in partenza
Incentivo per i passeggeri	[...]	per passeggero in partenza
Tassa per diritto Austro Control	[...]	per rotazione

(415) Nel redigere la tabella 11, l'Austria si è basata sulle seguenti considerazioni iniziali:

- il volume di traffico incrementale previsto, ovvero il volume dei passeggeri incrementale atteso, è stato calcolato sulla base del numero di voli settimanali previsti (54 rotazioni nel periodo considerato con aeromobili da 189 posti, un peso massimo al decollo di 67 t e un fattore di riempimento dell'85 %) e della durata dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con Ryanair. Di conseguenza, per il periodo previsto l'Austria ha indicato 8 675 passeggeri;
- ricavi incrementali attesi relativi alle attività aeronautiche (diritti di assistenza e di atterraggio in base ai diritti aeroportuali applicati in quel momento) sono stati calcolati per il periodo di quattro mesi di durata dell'accordo di servizi aeroportuali sulla base dei termini concordati con Ryanair. Come entrate incrementali, l'Austria ha indicato per i quattro mesi complessivamente [...] EUR;
- per quanto concerne i ricavi complessivi delle attività aeronautiche pari a [...] EUR, l'Austria ha spiegato che tale cifra includeva una riduzione dovuta in ragione del regime di incentivi di KFBG a favore delle compagnie aeree, entrato in vigore il 1° settembre 2005. Il regime di incentivi mirava a rafforzare e garantire il mantenimento dei collegamenti aerei esistenti mediante un incentivo per i passeggeri. L'applicazione di tale incentivo ha portato a una riduzione pari a [...] EUR;
- ricavi incrementali attesi relativi alle attività non aeronautiche (tariffe dei parcheggi, spese nei terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di quattro mesi di validità dell'accordo di servizi aeroportuali. Nella sua analisi l'Austria ha stimato [...] EUR per passeggero in partenza sulla base dei ricavi medi delle attività non aeronautiche per passeggero nel periodo 2001-2005. Di conseguenza, per i quattro mesi, l'Austria ha indicato [...] EUR;
- come costi incrementali previsti, ovvero costi sostenuti nello scenario alternativo a causa della mancata attuazione della transazione con Ryanair e AMS, l'Austria ha indicato i seguenti pagamenti:
 - i pagamenti specificati nell'accordo di servizi di marketing tra AMS e DMG ([...] EUR annui),

- i pagamenti a favore di una terza parte (Tyrolean Airways) in qualità di subcontraente per servizi di assistenza a terra, come illustrato al considerando 379, lettera e). L'Austria ha effettuato pagamenti per [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti per le misure di sicurezza a favore delle rispettive autorità austriache: la tassa sulla sicurezza pari a [...] EUR l'anno è stata presa in considerazione in quanto l'accordo tra KFBG e Ryanair prevedeva che fosse KFBG a pagare tale tassa,
 - i costi di esercizio incrementali dovuti al volume di traffico incrementale previsto durante la durata dell'accordo: [...] EUR per rotazione aggiuntiva e per tonnellata di peso massimo al decollo, nonché [...] EUR per passeggero aggiuntivo in partenza. L'Austria ha spiegato che tali importi rappresenterebbero le migliori stime per i due valori che potrebbero essere utilizzati per una stima ex ante effettuata da un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi. Tali valori sarebbero stati infatti desunti dal sistema di contabilità dei costi utilizzato sin dal 2005 (prospetto di sintesi dei centri di costo 2005), che registra le voci di costo della tariffa di sbarco, della tariffa passeggeri e del diritto di assistenza sulla rampa. Il sistema di contabilità dei costi, ovvero il prospetto di sintesi dei centri di costo per il 2005, riporta in particolare i diversi costi diretti, costi indiretti e costi generali, che si sommano per ottenere i costi totali. L'Austria ha spiegato nel dettaglio la procedura adottata da KFBG per desumere i costi incrementali da taluni centri di costo diretti;
- f) l'Austria ha spiegato che nel dicembre del 2006 KFBG non si sarebbe aspettata alcun costo di investimento incrementale a fronte dell'incremento del volume di traffico. All'epoca, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva infatti di notevoli riserve di capacità inutilizzate e il volume di traffico aggiuntivo avrebbe contribuito a sfruttare le stesse. Il terminal dell'aeroporto di Klagenfurt avrebbe infatti una capacità complessiva di 600 000 passeggeri l'anno e nel 2006 ne sarebbero stati gestiti circa 409 000 presso tale aeroporto. Di conseguenza l'incremento del volume di traffico atteso di 23 000 passeggeri non rendeva necessario alcun investimento dato che il terminal presentava capacità superiori a questi volumi di passeggeri;
- g) come tasso di attualizzazione KFBG avrebbe optato per quello pubblicato e utilizzato dall'aeroporto di Vienna pari all'8 %.
- (416) Dopo aver esaminato le informazioni presentate dall'Austria la Commissione conclude quindi che nella stima dei volumi di passeggeri e nel corrispondente calcolo dei ricavi incrementali attesi dalle attività aeronautiche l'Austria ha adottato un approccio affidabile. Lo stesso dicasi per i ricavi incrementali attesi delle attività aeronautiche, la riduzione in ragione del regime di incentivi, i ricavi incrementali attesi delle attività non aeronautiche, i costi incrementali dell'assistenza a terra ad opera di una terza parte e i costi dei pagamenti a favore di Austro Control. Anche le stime dei costi di esercizio incrementali per rotazione e per passeggero e il tasso di attualizzazione dell'8 % suggeriscono un approccio fondato. Sulla base dei dati disponibili sul volume di traffico incrementale previsto, sembra plausibile anche la dichiarazione dell'Austria relativa ai costi di investimento incrementali.

7.5.3.5. Conclusioni relative al vantaggio economico

- (417) Dato che il risultato attualizzato atteso per gli accordi sottoscritti nel 2006 con Ryanair e AMS è negativo, la Commissione conclude che nello stipulare tali accordi KFBG/DMG non si sono comportate come un operatore in economia di mercato. Per nessuno di questi accordi l'aeroporto poteva attendersi di coprire i costi incrementali da essi derivanti. Dato che KFBG/DMG non hanno quindi agito come un operatore in economia di mercato, esse hanno concesso a Ryanair e AMS un vantaggio economico decidendo di stipulare gli accordi a tali condizioni.
- (418) Tale risultato nel caso degli accordi del 2006 non è in contrasto con il fatto che il regime di incentivi del 2005 (applicato agli accordi del 2006) non conferiva di per sé alcun vantaggio economico, come illustrato nei considerando da 261 a 288. Gli accordi del 2006 consistono nel combinare tale regime con un accordo di servizi di marketing. Di conseguenza, gli accordi del 2006 si discostano dalla normale applicazione del regime di incentivi del 2005. La portata di tale scostamento rappresenta il vantaggio economico offerto nel contesto degli accordi del 2006.

7.5.4. Selettività

- (419) Il vantaggio economico è stato concesso in maniera selettiva in quanto soltanto una compagnia aerea ha beneficiato della misura, ovvero Ryanair. In tale contesto, la Commissione constata altresì che gli accordi del 2006 stipulati con Ryanair si discostavano tanto dal piano tariffario quanto dagli accordi conclusi con altre compagnie aeree.

7.5.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (420) La Commissione conclude che il vantaggio conferito a Ryanair, e AMS può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri, come illustrato nei considerando da 387 a 389.

7.5.6. *Conclusioni*

- (421) Per le ragioni di cui sopra, la Commissione constata che Ryanair e AMS hanno beneficiato di aiuti di Stato per un importo pari a 141 326 EUR.

7.6. **L'accordo stipulato con HLX del 2003**

7.6.1. *Attività economica e concetto di impresa*

- (422) Offrendo servizi di trasporto aereo, HLX esercita un'attività economica e perciò costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.6.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (423) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato. Per quanto riguarda i criteri per la valutazione dell'esistenza di risorse statali e dell'imputabilità allo Stato, si rinvia ai considerando da 224 a 232.
- (424) La Commissione constata che KFBG/DMG è di proprietà dello Stato al 100 %. Fino al 2003 le quote dell'impresa erano di proprietà della Repubblica d'Austria (60 %), del Land della Carinzia (20 %) e della città di Klagenfurt (20 %); tuttavia, nell'aprile del 2003 il Land della Carinzia ha rilevato le quote della Repubblica d'Austria. Di conseguenza, dal 2003 le azioni sono detenute dal Land della Carinzia (80 %) e dalla città di Klagenfurt (20 %). KFBG/DMG deve pertanto essere considerata un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE i cui fondi costituiscono risorse statali.
- (425) Inoltre, l'accordo stipulato con HLX del 2003 deve essere imputato allo Stato per le motivazioni di cui al considerando 314. L'Austria ha confermato altresì esplicitamente il coinvolgimento attivo del Land della Carinzia e della città di Klagenfurt nella stipula degli accordi del 2003 con HLX.
- (426) I costi degli accordi del 2003 sono stati inoltre sostenuti dal Land della Carinzia e della città di Klagenfurt (cfr. sezione 7.1.), aspetto questo che la Commissione ritiene essere un ulteriore forte indizio per l'imputabilità, come illustrato al considerando 314.
- (427) La Commissione è giunta pertanto alla conclusione che la stipula dell'accordo tra KFBG/DMG e HLX del 2003 è imputabile allo Stato.

7.6.3. *Vantaggio economico*

7.6.3.1. *Principio dell'operatore in economia di mercato*

- (428) Per quanto concerne l'attuale assenza di aeroporti e accordi comparabili e dell'analisi ex ante della crescita incrementale della redditività degli accordi del 2006, si rinvia alla valutazione di cui ai considerando da 261 a 278.

7.6.3.2. *Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incrementali*

- (429) Un operatore in economia di mercato baserà la propria valutazione dei costi e dei ricavi incrementali sulla durata degli accordi. Alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da 368 a 369 tale orizzonte temporale appare realistico.
- (430) Nel fissare l'orizzonte temporale per la valutazione dell'accordo pertinente, un operatore in economia di mercato avrebbe scelto come momento iniziale la data di inizio della cooperazione e della gestione dei collegamenti aerei ad opera di HLX, ovvero il 30 agosto 2003. Nonostante la firma formale del contratto sia avvenuta successivamente, le informazioni disponibili indicano tuttavia che le parti avevano effettivamente concordato il contenuto dell'accordo prima della data in cui è stata avviata la gestione dei collegamenti aerei come concordato. L'accordo si è concluso il 31 marzo 2008.
- (431) Un operatore in economia di mercato prudente non avrebbe considerato la possibilità di un rinnovo dell'accordo. Al momento della stipula, un tale operatore non avrebbe infatti avuto motivi sufficienti per ritenere che nel caso di un vettore *low-cost* sarebbe stato effettivamente possibile attuare un rinnovo. Di conseguenza la valutazione avrebbe fatto riferimento al periodo fino al 31 marzo 2008.

Valori attesi in base agli accordi						
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ricavi attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Volume dei servizi di marketing ai sensi dell'accordo di cooperazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Correzione, poiché registrato nei costi del progetto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Correzione, poiché registrato nei costi del progetto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costi del progetto sulla base dei costi marginali						
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control - controllo del traffico aereo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Tassa sulla sicurezza)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto approccio secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2002						
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi di progetto						[...]
Totale dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)					[...]	

(434) Nel redigere la tabella 12, l'Austria si è basata sulle seguenti considerazioni iniziali:

- il volume di traffico incrementale previsto, ovvero il volume dei passeggeri incrementale atteso, è stato calcolato sulla base del numero di voli annuali previsti (996 rotazioni l'anno durante il periodo stabilito fatta eccezione per 770 rotazioni nel primo anno e 655 rotazioni nell'ultimo anno, con aeromobili da 148 posti, un peso massimo al decollo di 68 t e un fattore di riempimento del 70 %) e della durata dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con HLX;
- i ricavi incrementali attesi relativi alle attività aeronautiche (diritti di assistenza e di atterraggio in base ai diritti aeroportuali applicati in quel momento) sono stati calcolati per il periodo di durata dell'accordo di servizi aeroportuali sulla base dei termini concordati con HLX. Come entrate incrementali, l'Austria ha indicato complessivamente [...] EUR;
- i ricavi incrementali attesi delle attività non aeronautiche (tariffe dei parcheggi, spese nei terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali. Nella sua analisi l'Austria ha stimato [...] EUR per passeggero in partenza. Di conseguenza, l'Austria ha indicato [...] EUR l'anno;
- nella sua analisi, l'Austria ha considerato come entrate incrementali anche i pagamenti effettuati dal Land della Carinzia a favore di KFBG ([...] EUR);

- e) come costi incrementali previsti, ovvero costi sostenuti nello scenario alternativo a causa della mancata attuazione della transazione con HLX, l'Austria ha indicato i seguenti pagamenti:
- i pagamenti per i servizi di marketing specificati nell'accordo di servizi di marketing stipulato tra KFBG e HLX: [...] EUR nel primo anno, [...] EUR negli anni seguenti e [...] EUR nell'ultimo anno,
 - i pagamenti a favore di una terza parte (Tyrolean Airways) in qualità di subcontraente per servizi di assistenza a terra, come illustrato al considerando 379, lettera e). L'Austria ha effettuato pagamenti per [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti per le misure di sicurezza a favore delle rispettive autorità austriache: la tassa sulla sicurezza pari a [...] EUR l'anno è stata presa in considerazione in quanto l'accordo tra KFBG e HLX prevedeva che fosse KFBG a pagare tale tassa. È stata considerata anche la tassa per Austro Control, pari a [...] EUR l'anno, in quanto ai sensi dell'accordo spettava a KFBG versare tale tassa,
 - i costi di esercizio incrementali dovuti al volume di traffico incrementale previsto durante la durata dell'accordo: [...] EUR per rotazione aggiuntiva e per tonnellata di peso massimo al decollo, nonché [...] EUR per passeggero aggiuntivo in partenza. L'Austria ha spiegato che tali importi rappresenterebbero le migliori stime per i due valori che potrebbero essere utilizzati per una stima ex ante effettuata da un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi. Tali valori sarebbero stati infatti desunti dal sistema di contabilità dei costi utilizzato sin dal 2002 (prospetto di sintesi dei centri di costo 2002), che registra le voci di costo della tariffa di sbarco, della tariffa passeggeri e del diritto di assistenza sulla rampa. Il sistema di contabilità dei costi, ovvero il prospetto di sintesi dei centri di costo per il 2002, riporta in particolare i diversi costi diretti, costi indiretti e costi generali, che si sommano per ottenere i costi totali. L'Austria ha spiegato nel dettaglio la procedura adottata da KFBG per desumere i costi incrementali da taluni centri di costo diretti;
- f) l'Austria ha spiegato che nell'agosto del 2003 KFBG non si sarebbe aspettata alcun costo di investimento incrementale a fronte dell'incremento del volume di traffico. All'epoca, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva infatti di notevoli riserve di capacità inutilizzate e il volume di traffico aggiuntivo avrebbe contribuito a sfruttare le stesse. Il terminal dell'aeroporto di Klagenfurt avrebbe infatti una capacità complessiva di 600 000 passeggeri l'anno e alla fine del 2002 ne sarebbero stati gestiti circa 220 000 presso tale aeroporto. Di conseguenza l'incremento del volume di traffico atteso di 103 000 passeggeri non rendeva necessario alcun investimento dato che il terminal presentava capacità superiori a questi volumi di passeggeri;
- g) come tasso di attualizzazione KFBG avrebbe optato per quello pubblicato e utilizzato dall'aeroporto di Vienna, pari a 8 %, che era di uso comune nei calcoli finanziari di KFBG.
- (435) La Commissione conclude quindi che nella stima dei volumi di passeggeri e nel corrispondente calcolo dei ricavi incrementali attesi dalle attività aeronautiche l'Austria ha adottato un approccio affidabile. Lo stesso dicasi per i costi incrementali dell'assistenza a terra da parte di un terzo soggetto e per i costi dei pagamenti a favore di Austro Control. Anche le stime dei costi di esercizio incrementali per rotazione e per passeggero e il tasso di attualizzazione dell'8 % suggeriscono un approccio fondato. Sulla base dei dati disponibili sul volume di traffico incrementale previsto, sembra plausibile anche la dichiarazione dell'Austria relativa ai costi di investimento incrementali.
- (436) Tuttavia, dopo aver esaminato i dati forniti dall'Austria, la Commissione non può concordare con l'analisi su alcuni punti e apporta pertanto le seguenti modifiche:
- a) per quanto concerne i ricavi delle attività non aeronautiche incrementali previsti, nella sua analisi l'Austria ha indicato un importo stimato pari a [...] EUR per passeggero in partenza, desunto dai ricavi delle attività non aeronautiche medi per passeggero nel periodo dal 2000 al 2004. Tuttavia, un operatore in economia di mercato prudente che nel mese di agosto del 2003 avesse svolto un'analisi in merito all'accordo del 2003, avrebbe dovuto basare la stessa piuttosto sui ricavi medi delle attività non aeronautiche relative al periodo immediatamente precedente alla data di entrata in vigore dell'accordo, ovvero al periodo 1999-2002. Dalle informazioni trasmesse dall'Austria emerge che tale valore medio per gli anni del periodo 1999-2002 ammonta a [...] EUR. Di conseguenza, nella presente analisi, la Commissione utilizzerà un valore di [...] EUR per passeggero in partenza. Ciò porta quindi a un nuovo risultato rettificato pari a [...] EUR l'anno;
 - b) per i motivi già esposti (cfr. considerando 381), contrariamente a quanto sostenuto dall'Austria, la Commissione ritiene che i pagamenti di [...] EUR l'anno ricevuti da KFBG dal Land della Carinzia come aiuto al funzionamento per il finanziamento dell'accordo stipulato con HLX del 2003 (cfr. sezione 7.1.) non dovrebbero essere inclusi nelle entrate incrementali.
- (437) La Commissione ha rettificato anche gli importi dei pagamenti di servizi di marketing, in quanto i valori indicati non corrispondevano alle disposizioni dell'accordo del 24 maggio 2004. Di conseguenza, per quanto concerne i pagamenti per i servizi di marketing, la Commissione ha utilizzato esattamente gli importi specificati nell'accordo.

Valori attesi in base agli accordi						
Costi del progetto sulla base dei costi marginali						
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control - controllo del traffico aereo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Tassa sulla sicurezza)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto approccio secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2002						
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi di progetto						[...]
Totale dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'analisi costi-benefici mostra un risultato negativo attualizzato pari a (in EUR)						[...]

7.6.3.4. Conclusioni relative al vantaggio economico

- (439) Dato che il risultato attualizzato atteso per l'accordo stipulato con HLX del 2003 è negativo, la Commissione conclude che nello stipulare tale accordo KFBG non si è comportata come un operatore in economia di mercato. L'aeroporto non poteva presumere di coprire i costi incrementali causati dall'accordo. Dato che KFBG/DMG non hanno quindi agito come un operatore in economia di mercato, esse hanno concesso a HLX un vantaggio economico decidendo di stipulare l'accordo alle condizioni interessate.

7.6.4. Selettività

- (440) Il vantaggio economico è stato concesso in maniera selettiva in quanto soltanto una compagnia aerea ha beneficiato della misura, ovvero HLX. In tale contesto, la Commissione constata altresì che l'accordo stipulato con HLX del 2003 si discostava tanto dal piano tariffario quanto dagli accordi conclusi con altre compagnie aeree.

7.6.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (441) La Commissione conclude che il vantaggio conferito a HLX può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri, come illustrato nelle argomentazioni di cui ai considerando da 387 a 389.

7.6.6. Conclusione

- (442) Per le ragioni di cui sopra, la Commissione constata che HLX ha beneficiato di aiuti di Stato per un importo pari a [...] EUR (valore attuale netto).

7.7. L'accordo stipulato con TUIfly del 2008

7.7.1. Attività economica e concetto di impresa

- (443) Offrendo servizi di trasporto aereo, TUIfly esercita un'attività economica e perciò costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.7.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (444) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato. Per quanto riguarda i criteri per la valutazione dell'esistenza di risorse statali e dell'imputabilità allo Stato, si rinvia ai considerando da 224 a 232.
- (445) La Commissione constata che KFBG/DMG appartengono al 100 % allo Stato, ovvero per il 20 % alla città di Klagenfurt e per l'80 % a KLH. Come spiegato nei considerando da 24 a 26, KLH era una persona giuridica di diritto pubblico sui generis. Di conseguenza KFBG/DMG devono essere considerate imprese pubbliche ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE. Secondo la Commissione, qualsiasi vantaggio concesso ricorrendo alle risorse di KFBG/DMG comporterebbe quindi una perdita di risorse statali e costituirebbe pertanto un trasferimento di risorse statali, come spiegato le argomentazioni esposte nel considerando 313.
- (446) Anche l'accordo con TUIfly del 2008 è imputabile allo Stato. Come illustrato nei considerando da 228 a 232, le decisioni di KLH e della città di Klagenfurt erano da imputare allo Stato. I due azionisti di KFBG hanno nominato il consiglio di vigilanza di KFBG/DMG (il quale, a sua volta, ha nominato la dirigenza) e ciò ha comportato il fatto che il consiglio di vigilanza (e la dirigenza) di KFBG riflettevano altresì i rapporti di potere esercitati dai partiti in seno al parlamento del Land della Carinzia. Inoltre, in caso di decisioni di investimento del consiglio di amministrazione di valore superiore a 50 000 EUR per caso singolo, era necessaria l'approvazione del consiglio di vigilanza. Ai sensi dell'articolo 5 del suo statuto, KLH era soggetta alla vigilanza permanente da parte del Land della Carinzia. Il governo del Land della Carinzia doveva garantire che tutte le risoluzioni adottate da KLH fossero nell'interesse del Land della Carinzia.
- (447) Al momento della stipula dell'accordo con TUIfly, KFBG/DMG rappresentavano altresì attivamente l'interesse del Land della Carinzia relativo all'esistenza e al mantenimento di un aeroporto con buone prospettive future e ad alte prestazioni per il Land della Carinzia stesso.
- (448) L'Austria ha spiegato che il Land della Carinzia era stato coinvolto nella decisione di concludere l'accordo con TUIfly del 2008, in quanto era stato ben informato in merito all'accordo dalla dirigenza e dai consigli di vigilanza di KLH, KFBG e DMG. Secondo il parere del Land della Carinzia, la stipula dell'accordo era avvenuta nell'interesse del Land. L'Austria ha confermato che gli accordi tra KFBG/DMG e TUIfly sono da imputare al Land della Carinzia ai sensi della sentenza *Stardust Marine* ⁽⁶⁶⁾.
- (449) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che esistano indizi sufficienti per concludere che la stipula dell'accordo tra KFBG/DMG e TUIfly del 2008 è imputabile allo Stato.

7.7.3. Vantaggio economico

7.7.3.1. Principio dell'operatore in economia di mercato

- (450) Per quanto riguarda l'analisi ex ante della crescita incrementale della redditività nel contesto dell'accordo stipulato con TUIfly, si rinvia alla valutazione di cui ai considerando da 263 a 279.

7.7.3.2. Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incrementali

- (451) Un operatore in economia di mercato baserà la propria valutazione dei costi e dei ricavi incrementali sulla durata degli accordi. Alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da 368 a 369 tale orizzonte temporale appare realistico.
- (452) Nel fissare l'orizzonte temporale per la valutazione degli accordi pertinenti, un operatore in economia di mercato avrebbe scelto come momento iniziale la data di inizio della cooperazione e della gestione dei servizi aeroportuali, ovvero il 1° aprile 2008. L'accordo si è concluso il 31 marzo 2013.

7.7.3.3. Valutazione

- (453) Per quanto riguarda la valutazione degli accordi in questione, si rinvia alle constatazioni di cui ai considerando da 373 a 377.
- (454) A seguito della richiesta della Commissione, l'Austria ha fornito una panoramica dei costi e delle entrate incrementali prevedibili al momento della stipula dell'accordo interessato. Una sintesi di tali dati è riportata nella tabella 14.

⁽⁶⁶⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

Valori attesi in base agli accordi						
Contributo compagnia aerea – nessun utilizzo nel metodo lordo						
Contributo ai costi per l'importo pari ai costi di progetto non coperti						
Contributo ai costi da parte del Land della Carinzia e di Kärntner Landesholding						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]		
Entrate aggiuntive relative ad attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Volume dei servizi di marketing ai sensi dell'accordo di cooperazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Correzione, poiché registrato nei costi del progetto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Correzione, poiché registrato nei costi del progetto</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costi del progetto sulla base dei costi marginali						
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – controllo del traffico aereo)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tassa sulla sicurezza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2007						
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi di progetto/costi marginali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)					[...]	

(455) Nel redigere la tabella 14, l'Austria si è basata sulle seguenti considerazioni iniziali:

- a) il volume di traffico incrementale previsto, ovvero il volume dei passeggeri incrementale atteso, è stato calcolato sulla base del numero di voli annuali previsti (801 rotazioni l'anno durante il periodo stabilito con aeromobili da 148 posti, un peso massimo al decollo di 68 t e un fattore di riempimento del 70 %) e della durata dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con TUIfly;

- b) i ricavi incrementali attesi relativi alle attività aeronautiche (diritti di assistenza e di atterraggio in base ai diritti aeroportuali applicati in quel momento) sono stati calcolati per il periodo di durata dell'accordo di servizi aeroportuali sulla base dei termini concordati con TUIfly. Come entrate incrementali, l'Austria ha indicato complessivamente [...] EUR;
- c) i ricavi incrementali attesi delle attività non aeronautiche (tariffe dei parcheggi, spese nei terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali. Nella sua analisi l'Austria ha stimato [...] EUR per passeggero in partenza. Di conseguenza, l'Austria ha indicato [...] EUR l'anno;
- d) nella sua analisi, l'Austria ha considerato come entrate incrementali anche i pagamenti effettuati dal Land della Carinzia a favore di KFBG ([...] EUR);
- e) come costi incrementali previsti, ovvero costi sostenuti nello scenario alternativo a causa della mancata attuazione della transazione con TUIfly, l'Austria ha indicato i seguenti pagamenti:
- i pagamenti per i servizi di marketing specificati nell'accordo di servizi di marketing stipulato tra KFBG e TUIfly, ovvero [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti a favore di una terza parte (Tyrolean Airways) in qualità di subcontraente per servizi di assistenza a terra, come illustrato al considerando 379, lettera e). L'Austria ha effettuato pagamenti per [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti per le misure di sicurezza a favore delle rispettive autorità austriache: la tassa sulla sicurezza pari a [...] EUR è stata presa in considerazione in quanto l'accordo tra KFBG e TUIfly prevedeva che fosse KFBG a pagare tale tassa. È stata considerata anche la tassa per Austro Control, pari a [...] EUR l'anno, in quanto ai sensi dell'accordo spettava a KFBG versare tale tassa,
 - i costi di esercizio incrementali dovuti al volume di traffico incrementale previsto durante la durata dell'accordo: [...] EUR per rotazione aggiuntiva e per tonnellata di peso massimo al decollo, nonché [...] EUR per passeggero aggiuntivo in partenza. L'Austria ha spiegato che tali importi rappresenterebbero le migliori stime per i due valori che potrebbero essere utilizzati per una stima ex ante effettuata da un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi. Tali valori sarebbero stati infatti desunti dal sistema di contabilità dei costi utilizzato sin dal 2007 (prospetto di sintesi dei centri di costo 2007), che registra le voci di costo della tariffa di sbarco, della tariffa passeggeri e del diritto di assistenza sulla rampa. Il sistema di contabilità dei costi, ovvero il prospetto di sintesi dei centri di costo per il 2008, riporta in particolare i diversi costi diretti, costi indiretti e costi generali, che si sommano per ottenere i costi totali. L'Austria ha spiegato nel dettaglio la procedura adottata da KFBG per desumere i costi incrementali da taluni centri di costo diretti;
- f) l'Austria ha spiegato che nell'aprile del 2008 KFBG non si sarebbe aspettata alcun costo di investimento incrementale a fronte dell'incremento del volume di traffico. All'epoca, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva infatti di notevoli riserve di capacità inutilizzate e il volume di traffico aggiuntivo avrebbe contribuito a sfruttare le stesse. Il terminal dell'aeroporto di Klagenfurt avrebbe infatti una capacità complessiva di 600 000 passeggeri l'anno e alla fine del 2007 ne sarebbero stati gestiti circa 210 000 presso tale aeroporto. Di conseguenza l'incremento del volume di traffico atteso di 83 000 passeggeri non rendeva necessario alcun investimento dato che il terminal presentava capacità superiori a questi volumi di passeggeri;
- g) come tasso di attualizzazione KFBG avrebbe optato per quello pubblicato e utilizzato dall'aeroporto di Vienna, pari a 8 %, che era di uso comune nei calcoli finanziari di KFBG.
- (456) La Commissione conclude quindi che nella stima dei volumi di passeggeri e nel corrispondente calcolo dei ricavi incrementali attesi dalle attività aeronautiche l'Austria ha adottato un approccio affidabile. Lo stesso dicasi per i costi incrementali dell'assistenza a terra da parte di un terzo soggetto e per i costi dei pagamenti a favore di Austro Control. Anche le stime dei costi di esercizio incrementali per rotazione e per passeggero e il tasso di attualizzazione dell'8 % suggeriscono un approccio fondato. Sulla base dei dati disponibili sul volume di traffico incrementale previsto, sembra plausibile anche la dichiarazione dell'Austria relativa ai costi di investimento incrementali.
- (457) Tuttavia, dopo aver esaminato i dati forniti dall'Austria, la Commissione non può concordare con l'analisi su alcuni punti e apporta pertanto le seguenti modifiche:
- a) per quanto concerne i ricavi delle attività non aeronautiche incrementali previsti, nella sua analisi l'Austria ha indicato un importo stimato pari a [...] EUR per passeggero in partenza, desunto dai ricavi delle attività non aeronautiche medi per passeggero nel periodo dal 2000 al 2004. Tuttavia, un operatore in economia di mercato prudente che nel mese di aprile del 2008 avesse svolto un'analisi in merito all'accordo del 2008

avrebbe dovuto basare la stessa piuttosto sui ricavi medi delle attività non aeronautiche relative al periodo immediatamente precedente alla data di stipula dell'accordo, ovvero al periodo 2003-2007. Dalle informazioni trasmesse dall'Austria emerge che tale valore medio per gli anni del periodo 2003-2007 ammonta a [...] EUR. Di conseguenza, nella presente analisi, la Commissione utilizzerà un valore di [...] EUR per passeggero in partenza. Ciò porta quindi a un nuovo risultato rettificato pari a [...] EUR l'anno;

- b) in considerazione delle motivazioni di cui al considerando 381, la Commissione non concorda in merito al fatto che l'Austria consideri nella sua analisi come entrate incrementali i pagamenti che KFVG ha ricevuto dal Land della Carinzia ([...] EUR l'anno).

(458) La Commissione ha rettificato anche gli importi dei pagamenti di servizi di marketing, in quanto i valori indicati non corrispondevano alle disposizioni dell'accordo del 1° aprile 2008. Di conseguenza, per quanto concerne i pagamenti per i servizi di marketing, la Commissione ha utilizzato esattamente gli importi specificati nell'accordo.

(459) Alla luce delle modifiche richieste, la Commissione ha corretto quindi l'analisi laddove necessario, così come sintetizzato nella tabella 15.

Tabella 15

Crescita incrementale della redditività nel caso del contratto stipulato con TUIfly del 2008 — preparata dall'Austria e rettificata dalla Commissione

Durata del contratto: 5 anni		
Tasso di interesse di capitalizzazione:	8 %	
Incentivo per i passeggeri:	0,00	
Aeromobile (B737-700):	148	Sedili
Peso massimo al decollo (B737-700):	68	MTOW

Rappresentazione al lordo

Modello di calcolo

Valori attesi in base agli accordi						
Rotazioni	836	836	836	836	836	
Fattore di riempimento	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Passeggeri in partenza	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
Incentivi	0	0	0	0	0	
Durata: 5 anni	1	2	3	4	5	Totale del progetto
	Aprile 2008 – marzo 2009	Aprile 2009 – marzo 2010	Aprile 2010 – marzo 2011	Aprile 2011 – marzo 2012	Aprile 2012 – marzo 2013	
Tariffa di sbarco	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Diritto di assistenza sulla rampa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Gestione del traffico	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastr. volo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastr. terra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tariffa per i passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Valori attesi in base agli accordi							
Tassa sulla sicurezza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tassa sulla sicurezza (amministrazione fiscale di Vienna)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tassa di coordinamento degli slot		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Inoltro a SCA Vienna		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tassa per posto a sedere – per passeggero in partenza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Inoltro al subcontraente per la gestione dei passeggeri		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Entrate ai sensi del regolamento tariffario		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Entrate aggiuntive relative ad attività non aeronautiche		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Entrate progetto		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamenti per servizi di marketing ai sensi dell'accordo di cooperazione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi del progetto sulla base dei costi marginali							
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control – controllo del traffico aereo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tassa sulla sicurezza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costi del progetto approccio secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2002							
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Totale dei costi di progetto/costi marginali		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)						[...]	

7.7.3.4. Conclusioni relative al vantaggio economico

(460) Dato che il risultato attualizzato atteso per l'accordo stipulato con TUIfly del 2008 è negativo, la Commissione conclude che nello stipulare tale accordo KFBG non si è comportata come un operatore in economia di mercato. L'aeroporto non poteva presumere di coprire i costi incrementali causati dall'accordo. Dato che KFBG non ha quindi agito come un operatore in economia di mercato, essa ha concesso a TUIfly un vantaggio economico decidendo di stipulare l'accordo alle condizioni in esame.

7.7.4. *Selettività*

- (461) Il vantaggio economico è stato concesso in maniera selettiva in quanto soltanto una compagnia aerea ha beneficiato della misura, ovvero TUIfly. In tale contesto, la Commissione constata altresì che l'accordo stipulato con TUIfly del 2008 si discostava tanto dal piano tariffario quanto dagli accordi conclusi con altre compagnie aeree.

7.7.5. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi*

- (462) La Commissione conclude che il vantaggio conferito a TUIfly può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri, come illustrato nelle argomentazioni di cui ai considerando da 387 a 389.

7.7.6. *Conclusione*

- (463) Per le ragioni di cui sopra, la Commissione constata che TUIfly ha beneficiato di aiuti di Stato per un importo pari a [...] (valore attuale netto).

7.8. L'accordo stipulato con Air Berlin del 2009

7.8.1. *Vantaggio economico*7.8.1.1. *Principio dell'operatore in economia di mercato*

- (464) Per quanto riguarda l'analisi ex ante della crescita incrementale della redditività nel contesto dell'accordo stipulato con Air Berlin, si rinvia alla valutazione di cui ai considerando da 263 a 279.

7.8.1.2. *Orizzonte temporale per la valutazione dei costi e dei ricavi incrementali*

- (465) Un operatore in economia di mercato baserà la propria valutazione dei costi e dei ricavi incrementali sulla durata degli accordi. Alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da 368 a 369 tale orizzonte temporale appare realistico.
- (466) Nel fissare l'orizzonte temporale per la valutazione dell'accordo pertinente, un operatore in economia di mercato avrebbe scelto come momento iniziale la data di inizio della cooperazione e della gestione dei servizi aeroportuali, ovvero il 25 ottobre 2009. L'accordo si è concluso il 31 marzo 2013.
- (467) Per quanto riguarda l'eventuale rinnovo dell'accordo, va osservato che un operatore in economia di mercato prudente non avrebbe tenuto conto di tale possibilità prevista nell'accordo. Al momento della stipula, un tale operatore non avrebbe infatti avuto motivi sufficienti per ritenere che nel caso di un vettore *low-cost* sarebbe stato effettivamente possibile attuare un rinnovo. Di conseguenza la valutazione avrebbe fatto riferimento al periodo fino al 31 marzo 2013.

7.8.1.3. *Valutazione*

- (468) Per quanto riguarda la valutazione degli accordi in questione, si rinvia alle constatazioni di cui ai considerando da 373 a 377.
- (469) A seguito della richiesta della Commissione, l'Austria ha fornito una panoramica dei costi e delle entrate incrementali prevedibili al momento della stipula dell'accordo interessato. Una sintesi di tali dati è riportata nella tabella 16.

Tabella 16

Crescita incrementale della redditività nel caso dell'accordo stipulato con Air Berlin del 2009 — preparata dall'Austria

3 anni e 4 mesi		
Tasso di interesse di capitalizzazione:	8 %	
Incentivo per i passeggeri:	0,00	
Aeromobile (B737-700):	148	Sedili
Peso massimo al decollo (B737-700):	68	MTOW

Valori attesi in base agli accordi							
Correzione, poiché registrato nei costi del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Correzione, poiché registrato nei costi del progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costi del progetto sulla base dei costi marginali							
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tassa sulla sicurezza (pagata interamente dalla compagnia aerea)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Costi del progetto approccio secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2002							
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Totale dei costi di progetto/costi marginali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)						[...]	

(470) Nel redigere la tabella 16, l'Austria si è basata sulle seguenti considerazioni iniziali:

- a) il volume di traffico incrementale previsto, ovvero il volume dei passeggeri incrementale atteso, è stato calcolato sulla base del numero di voli annuali previsti (durante il periodo stabilito, 801 rotazioni l'anno con aeromobili da 148 posti, un peso massimo al decollo di 64 t e un fattore di riempimento del 70 %) e della durata dell'accordo di servizi aeroportuali stipulato con Air Berlin. Di conseguenza, per il periodo previsto l'Austria ha indicato 82 984 passeggeri l'anno;
- b) i ricavi incrementali attesi relativi alle attività aeronautiche (diritti di assistenza e di atterraggio in base ai diritti aeroportuali applicati in quel momento) sono stati calcolati per il periodo di durata dell'accordo di servizi aeroportuali sulla base dei termini concordati con Air Berlin. Come entrate incrementali, l'Austria ha indicato complessivamente [...] EUR;
- c) i ricavi incrementali attesi delle attività non aeronautiche (tariffe dei parcheggi, spese nei terminal ecc.) sono stati calcolati per il periodo di validità dell'accordo di servizi aeroportuali. Nella sua analisi l'Austria ha stimato [...] EUR per passeggero in partenza. Di conseguenza, l'Austria ha indicato [...] EUR l'anno;
- d) nella sua analisi, l'Austria ha considerato come entrate incrementali anche i pagamenti effettuati dal Land della Carinzia a favore di KFBG ([...] EUR);
- e) come costi incrementali previsti, ovvero costi sostenuti nello scenario alternativo a causa della mancata attuazione della transazione con Air Berlin, l'Austria ha indicato i seguenti pagamenti:
 - i pagamenti per i servizi di marketing specificati nell'accordo di servizi di marketing stipulato tra KFBG e Air Berlin, ovvero [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti a favore di una terza parte (Tyrolean Airways) in qualità di subcontraente per servizi di assistenza a terra, come illustrato al considerando 379, lettera e). L'Austria ha effettuato pagamenti per [...] EUR l'anno,
 - i pagamenti per le misure di sicurezza a favore delle rispettive autorità austriache sono stati effettuati direttamente da Air Berlin e non compaiono pertanto come costi incrementali per il gestore dell'aeroporto,

- i costi di esercizio incrementali dovuti al volume di traffico incrementale previsto durante la durata dell'accordo: [...] EUR per rotazione aggiuntiva e per tonnellata di peso massimo al decollo, nonché [...] EUR per passeggero aggiuntivo in partenza. L'Austria ha spiegato che tali importi rappresenterebbero le migliori stime per i due valori che potrebbero essere utilizzati per una stima ex ante effettuata da un operatore in economia di mercato al momento della stipula degli accordi. Tali valori sarebbero stati infatti desunti dal sistema di contabilità dei costi utilizzato sin dal 2008 (prospetto di sintesi dei centri di costo 2008), che registra le voci di costo della tariffa di sbarco, della tariffa passeggeri e del diritto di assistenza sulla rampa. Il sistema di contabilità dei costi, ovvero il prospetto di sintesi dei centri di costo per il 2008, riporta in particolare i diversi costi diretti, costi indiretti e costi generali, che si sommano per ottenere i costi totali. L'Austria ha spiegato nel dettaglio la procedura adottata da KFBG per desumere i costi incrementali da taluni centri di costo diretti;
- f) l'Austria ha spiegato che nell'ottobre 2009 KFBG non si sarebbe aspettata alcun costo di investimento incrementale a fronte dell'incremento del volume di traffico. All'epoca, l'aeroporto di Klagenfurt disponeva infatti di notevoli riserve di capacità inutilizzate e il volume di traffico aggiuntivo avrebbe contribuito a sfruttare le stesse. Il terminal dell'aeroporto di Klagenfurt avrebbe infatti una capacità complessiva di 600 000 passeggeri l'anno e alla fine del 2008 ne sarebbero stati gestiti circa 180 000 presso tale aeroporto. Di conseguenza l'incremento del volume di traffico atteso di 83 000 passeggeri non rendeva necessario alcun investimento dato che il terminal presentava capacità superiori a questi volumi di passeggeri;
- g) come tasso di attualizzazione KFBG/DMG avrebbero optato per quello pubblicato e utilizzato dall'aeroporto di Vienna, pari a 8 %, che era di uso comune nei calcoli finanziari di KFBG.
- (471) La Commissione conclude quindi che nella stima dei volumi di passeggeri e nel corrispondente calcolo dei ricavi incrementali attesi dalle attività aeronautiche l'Austria ha adottato un approccio affidabile. Lo stesso dicasi per i costi incrementali dell'assistenza a terra da parte di un terzo soggetto e per i costi dei pagamenti a favore di Austro Control. Anche le stime dei costi di esercizio incrementali per rotazione e per passeggero e il tasso di attualizzazione dell'8 % suggeriscono un approccio fondato. Sulla base dei dati disponibili sul volume di traffico incrementale previsto, sembra plausibile anche la dichiarazione dell'Austria relativa ai costi di investimento incrementali.
- (472) Tuttavia, dopo aver esaminato i dati forniti dall'Austria, la Commissione non può concordare con l'analisi su alcuni punti e apporta pertanto le seguenti modifiche:
- a) per quanto concerne i ricavi delle attività non aeronautiche incrementali previsti, nella sua analisi l'Austria ha indicato un importo stimato pari a [...] EUR per passeggero in partenza, desunto dai ricavi delle attività non aeronautiche medi per passeggero nel periodo dal 2000 al 2004. Tuttavia, un operatore in economia di mercato prudente che nel mese di ottobre del 2009 avesse svolto un'analisi in merito all'accordo del 2009 avrebbe dovuto basare la stessa piuttosto sui ricavi medi delle attività non aeronautiche relative al periodo 2004-2008. Dalle informazioni trasmesse dall'Austria emerge che tale valore medio per gli anni considerati ammonta a [...] EUR. Di conseguenza, nella presente analisi, la Commissione utilizzerà un valore di [...] EUR per passeggero in partenza. Ciò porta quindi a un nuovo risultato rettificato pari a [...] EUR l'anno;
- b) in considerazione delle motivazioni di cui al considerando 381, la Commissione non concorda in merito al fatto che l'Austria consideri nella sua analisi come entrate incrementali i pagamenti che KFBG ha ricevuto dal Land della Carinzia ([...] EUR l'anno);
- c) la Commissione ha rettificato anche gli importi dei pagamenti di servizi di marketing, in quanto i valori indicati non corrispondevano alle disposizioni dell'accordo del 25 ottobre 2010. Di conseguenza, per quanto concerne i pagamenti per i servizi di marketing, la Commissione ha utilizzato esattamente gli importi specificati nell'accordo.
- (473) Alla luce delle modifiche richieste, la Commissione ha corretto quindi l'analisi laddove necessario, così come sintetizzato nella tabella 17.

Tabella 17

Crescita incrementale della redditività nel caso del contratto stipulato con Air Berlin del 2009 — preparata dall'Austria e rettificata dalla Commissione

Durata del contratto: 3 anni e 5 mesi		
Tasso di interesse di capitalizzazione:	8 %	
Incentivo per i passeggeri:	0,00	

Aeromobile (B737):	148	Sedili
Peso massimo al decollo (B737):	68	MTOW

Rappresentazione al lordo

Modello di calcolo

Valori attesi in base agli accordi							
Rotazioni	801	801	801	333	0		
Fattore di riempimento	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %		
Passeggeri in partenza	82 984	82 984	82 984	34 499	0		
	1	2	3	4	5		Totale del progetto
Tariffa di sbarco	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Diritto di assistenza sulla rampa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Gestione del traffico	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Infrastr. volo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Infrastr. terra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tariffa per i passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Incentivo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tassa sulla sicurezza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tassa sulla sicurezza (amministrazione fiscale di Vienna)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Tassa di coordinamento degli slot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Inoltro a SCA Vienna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Entrate ai sensi del regolamento tariffario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Pulizia per rotazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Entrate aggiuntive per passeggero relative ad attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Entrate aggiuntive relative ad attività non aeronautiche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Entrate progetto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Volume dei servizi di marketing ai sensi dell'accordo di cooperazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Costi del progetto sulla base dei costi marginali							
Gestione del traffico, servizio di terzi 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]
Tassa sulla sicurezza (pagata interamente dalla compagnia aerea)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]

Valori attesi in base agli accordi							
Costi del progetto approccio secondo il prospetto di sintesi dei centri di costo 2002							
In base ai voli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
In base ai passeggeri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Totale dei costi di progetto/costi marginali		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eccedenza		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tasso di attualizzazione		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
L'analisi costi-benefici mostra un risultato positivo attualizzato pari a (in EUR)						[...]	

7.8.1.4. Conclusioni relative al vantaggio economico

- (474) Dato che il risultato attualizzato atteso per l'accordo stipulato con Air Berlin del 2009 è positivo, la Commissione conclude che nello stipulare tale accordo KFBG/DMG si sono comportate come un operatore in economia di mercato. Per questo accordo l'aeroporto poteva attendersi di coprire i costi incrementali da esso derivanti. Dato che KFBG/DMG hanno quindi agito come un operatore in economia di mercato, esse non hanno concesso ad Air Berlin alcun vantaggio economico decidendo di stipulare l'accordo alle condizioni interessate. Inoltre, vi sono indicazioni a sostegno del fatto che nel 2009 KFBG abbia perseguito una strategia e un'iniziativa a lungo termine a favore della redditività generale dell'aeroporto di Klagenfurt.

7.8.2. Conclusione

- (475) In considerazione dei motivi di cui sopra, la Commissione conclude che Air Berlin non ha beneficiato di alcun aiuto di Stato.

7.9. Conclusioni sull'esistenza di aiuti

- (476) Per le motivazioni di cui sopra, il finanziamento di KFBG, gli accordi stipulati con Ryanair e le sue controllate e gli accordi stipulati con HLX e TUIfly costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8. LEGITTIMITÀ DELL'AUIUTO

- (477) A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, lo Stato membro deve comunicare i progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.

8.1. Il finanziamento di KFBG

- (478) Poiché i fondi per il finanziamento dell'aeroporto di Klagenfurt sono già stati messi a disposizione di KFBG/DMG, la Commissione ritiene che l'Austria abbia violato il divieto di esecuzione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ⁽⁶⁷⁾.
- (479) Stando alle informazioni di cui ai considerando da 480 a 483 si può concludere che, ai sensi della decisione SIEG del 2005 ⁽⁶⁸⁾ concernente gli aiuti concessi prima del 31 gennaio 2012, le misure di aiuto in esame a favore di KFBG/DMG non possono essere considerate esentate dall'obbligo di notifica.
- (480) Secondo la decisione SIEG del 2005, gli aiuti di Stato concessi a imprese sotto forma di pagamenti compensativi per la fornitura di servizi di interesse economico generale sono stati esentati dall'obbligo di notifica, a condizione che siano soddisfatte le condizioni ivi stabilite. In particolare, la decisione SIEG del 2005 ha dichiarato che gli aiuti di Stato sotto forma di pagamenti compensativi per la fornitura di servizi di interesse economico generale sono compatibili con il mercato interno, a condizione che gli stessi siano stati concessi ad aeroporti: i) per i quali il traffico annuale non superi i 1 000 000 passeggeri; oppure ii) il cui fatturato annuo, al lordo delle imposte, sia inferiore a 100 milioni di EUR nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del SIEG e che abbiano ricevuto un pagamento compensativo inferiore a 30 milioni di EUR l'anno.

⁽⁶⁷⁾ Sentenza del 14 gennaio 2014, *Fleuren Compost/Commissione*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Decisione 2005/842/CE della Commissione del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

- (481) Ai fini dell'esenzione, i pagamenti compensativi per l'erogazione di servizi di interesse economico generale venivano presi in considerazione soltanto se erano soddisfatte le condizioni di cui agli articoli 4, 5 e 6 della decisione SIEG. L'articolo 4 della decisione SIEG del 2005 afferma che la gestione del servizio d'interesse economico generale deve essere stata conferita all'impresa interessata mediante uno o più atti ufficiali, i quali devono in particolare indicare: la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico; i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; e le modalità necessarie per evitare le sovracompenzazioni e per il loro eventuale rimborso. A norma dell'articolo 5 della decisione SIEG del 2005, l'ammontare della compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi, nonché di un margine di utile ragionevole. Infine, l'articolo 6 della decisione SIEG del 2005 prevede che gli Stati membri effettuino controlli regolari per garantire che le imprese non ricevano una compensazione eccessiva rispetto all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 5.
- (482) Secondo il parere dell'Austria, la gestione dell'aeroporto di Klagenfurt potrebbe essere considerata un SIEG. Tuttavia, la Commissione ritiene che le informazioni fornite dall'Austria non suggeriscano che la gestione dell'aeroporto di Klagenfurt possa essere classificata come un servizio di interesse economico generale. L'Austria non ha definito espressamente il servizio di interesse economico generale in esame la cui esecuzione sarebbe stata conferita a KFBG/DMG né ha stabilito le disposizioni relative ai pagamenti compensativi da concedere a KFBG/DMG. Inoltre queste ultime non hanno fornito alla Commissione ulteriori documenti che spiegassero la portata del presunto servizio di interesse economico generale che esse dovevano erogare. Di conseguenza, la Commissione ritiene non vi sia alcun atto di conferimento che attesti l'effettiva assegnazione dell'incarico all'impresa che gestisce l'aeroporto di Klagenfurt. Inoltre, il Land della Carinzia non ha presentato alcun parametro per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione né illustrato le modalità necessarie per evitare le sovracompenzazioni e per il loro eventuale rimborso. Di conseguenza, le condizioni di cui agli articoli 4, 5 e 6 della decisione SIEG del 2005 relative al contenuto dell'atto di conferimento non risultano soddisfatte.
- (483) Secondo la Commissione, su questa base non è possibile concludere che KFBG/DMG erano esentate dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005.
- (484) Di conseguenza la Commissione conclude che l'Austria ha violato il divieto di esecuzione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, e, pertanto, le misure in esame costituiscono aiuti di Stato illegali.

8.2. Gli accordi stipulati nel 2002 e nel 2006 con Ryanair, LV e AMS

- (485) Gli aiuti di Stato concessi a Ryanair e alle sue controllate sulla base degli accordi del 2002 e del 2006 non erano stati preventivamente notificati. Di conseguenza tali aiuti di Stato a favore di Ryanair e delle sue controllate costituiscono aiuti illegali.

8.3. L'accordo stipulato con HLX del 2003 e l'accordo stipulato con TUIfly del 2008

- (486) Gli aiuti di Stato concessi a HLX e TUIfly sulla base degli accordi del 2003 e del 2008 non erano stati preventivamente notificati e costituiscono pertanto degli aiuti illegali.

9. DETERMINAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO CON IL MERCATO INTERNO

9.1. Il finanziamento di KFBG

- (487) L'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE, prevede una serie di esenzioni rispetto alla norma generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, secondo la quale l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. L'aiuto in esame può essere valutato sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, il quale stabilisce che: ci possono considerare compatibili con il mercato interno «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

9.1.1. *Compatibilità ai sensi degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione*

- (488) Poiché l'Austria (così come i beneficiari degli aiuti) non hanno rivendicato che l'aiuto doveva essere valutato direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione costituiscono una base per valutare se gli aiuti concessi agli aeroporti siano compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

- (489) In conformità con il punto 172 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione ritiene che le disposizioni della comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili ⁽⁶⁹⁾ alla valutazione di aiuti di Stato illegalmente concessi non debbano applicarsi ai casi pendenti di aiuti al funzionamento illegali concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014. La Commissione applicherà invece i principi contenuti negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) ad aeroporti anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e dell'inizio del periodo transitorio.
- (490) La Commissione ha già concluso, al considerando 478, che nel caso dei contributi finanziari concessi a favore di KFVG/DMG si tratta di un aiuto di Stato illegale erogato prima del 4 aprile 2014.
- (491) Alla luce delle disposizioni degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione citate al considerando 492, la Commissione deve stabilire se la misura in esame costituisce un aiuto all'investimento o un aiuto al funzionamento illegali.
- (492) In conformità con il punto 25, considerando 18, degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, l'aiuto all'investimento è definito come «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un deficit di finanziamento dei costi di capitale». Inoltre, ai sensi del punto 107 degli orientamenti, un aiuto all'investimento può riferirsi sia a un pagamento anticipato (destinato cioè a coprire i costi di investimento iniziali), sia a un aiuto corrisposto in forma di rate periodiche (a copertura dei costi di capitale, vale a dire dell'ammortamento annuale e dei costi di finanziamento).
- (493) Al contrario, gli aiuti al funzionamento sono aiuti che coprono, in tutto o in parte, i costi di esercizio di un aeroporto che sono definiti come segue: «i costi di un aeroporto relativi alla fornitura di servizi aeroportuali, tra cui categorie di costi quali costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi, ad esclusione dei costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dall'aeroporto, e i costi di competenza dei pubblici poteri» ⁽⁷⁰⁾.
- (494) Si potrebbe sostenere che i contributi finanziari utilizzati per coprire le perdite di esercizio annue di KFVG/DMG, dovute ai costi associati agli accordi di servizi di marketing stipulati da KFVG con varie compagnie aeree, costituiscono un aiuto al funzionamento a favore di KFVG/DMG.
- (495) La sezione 5.1.2 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione fissa i criteri che la Commissione applicherà per valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento con il mercato interno, a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. Ai sensi del punto 172 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione applicherà tali criteri a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento, compresi aiuti illegali non notificati e notifiche pendenti.
- (496) Gli aiuti al funzionamento illegali concessi prima della data di pubblicazione degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione possono essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti purché siano soddisfatte le seguenti condizioni ⁽⁷¹⁾:
- *contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*: questa condizione è soddisfatta se, tra l'altro, l'aiuto migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni o se facilita lo sviluppo regionale ⁽⁷²⁾,
 - *necessità dell'intervento statale*: l'aiuto deve mirare a situazioni nelle quali può determinare un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre ⁽⁷³⁾,
 - *idoneità dell'aiuto di Stato come strumento*: tale condizione è soddisfatta se lo Stato membro può dimostrare che l'aiuto è adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato ⁽⁷⁴⁾,

⁽⁶⁹⁾ Comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi (GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22).

⁽⁷⁰⁾ Considerando 21, punto 25, degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷¹⁾ Secondo il punto 137 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione non tutte le condizioni di cui alla sezione 5.1 degli orientamenti si applicano agli aiuti al funzionamento concessi in passato.

⁽⁷²⁾ Punti 137, 113 e 114 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷³⁾ Punti 137 e 116 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷⁴⁾ Punti 137 e 120 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

- *presenza di un effetto di incentivo*: questa condizione s'intende soddisfatta se è probabile che, in assenza dell'aiuto, e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sarebbe notevolmente ridotto ⁽⁷⁵⁾,
- *proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)*: per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ⁽⁷⁶⁾,
- *prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi* ⁽⁷⁷⁾.

9.1.1.1. Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune

- (497) Grazie all'aiuto al funzionamento in esame, che include le perdite di KFBG/DMG dal 2000 nonché i contributi finanziari corrispondenti concessi dalla città di Klagenfurt, dal Land della Carinzia e da KLH (cfr. tabella 2), si doveva mantenere un livello operativo appropriato dell'aeroporto di Klagenfurt.
- (498) Conformemente al punto 113 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, l'aiuto al funzionamento concesso agli aeroporti deve essere considerato un contributo al conseguimento di un obiettivo di interesse comune se serve a incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni oppure aiuta a combattere la congestione del traffico aereo nei principali *hub* aeroportuali unionali oppure facilita lo sviluppo regionale.
- (499) L'aeroporto di Klagenfurt svolge un ruolo decisivo nello sviluppo economico del Land della Carinzia ai fini del quale è essenziale una buona connettività alla capitale austriaca di Vienna e ai più importanti centri commerciali tedeschi. L'aeroporto di Klagenfurt soddisfa inoltre le esigenze di connettività del Land della Carinzia, in particolare per quanto riguarda il turismo nell'area alpina per gli sport estivi e invernali. Il profilo di attività dell'aeroporto di Klagenfurt risponde a queste esigenze del Land della Carinzia in quanto offre una buona infrastruttura per una serie di voli di linea verso i principali centri commerciali in Germania (Berlino, Amburgo, Colonia-Bonn e, in passato, anche Monaco di Baviera) e verso Vienna.
- (500) Di conseguenza l'aiuto al funzionamento concesso all'aeroporto di Klagenfurt ha contribuito alla connettività e allo sviluppo del Land della Carinzia. Secondo le informazioni fornite dall'Austria nei conti annuali di KFBG, lo sviluppo dell'aeroporto di Klagenfurt si basava anche su una solida previsione del volume dei passeggeri.
- (501) Inoltre, occorre esaminare se un possibile raddoppiamento delle infrastrutture aeroportuali potrebbe deporre a sfavore della constatazione che la gestione dell'aeroporto di Klagenfurt contribuisce a un obiettivo ben definito di interesse comune.
- (502) A tale riguardo, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione definiscono il bacino di utenza come una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità. Allo stesso tempo, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione consentono la possibilità di allontanarsi dalla definizione usuale di bacino di utenza di un particolare aeroporto al fine di tener conto delle specificità dei singoli aeroporti. In tale ottica, le dimensioni e la forma del bacino di utenza possono variare da un aeroporto all'altro, ad esempio in ragione del modello industriale, dell'ubicazione e delle destinazioni da essi servite.
- (503) Sulla base di tale concetto si può supporre che l'aeroporto di Graz (a 128 km da Klagenfurt), l'aeroporto di Maribor (a 137 km da Klagenfurt), l'aeroporto di Trieste (a 203 km da Klagenfurt) e l'aeroporto di Salisburgo (a 223 km da Klagenfurt) non si collochino all'interno del medesimo bacino di utenza dell'aeroporto di Klagenfurt.
- (504) Tuttavia, l'aeroporto di Lubiana in Slovenia, non è troppo lontano. Il collegamento stradale più breve tra Klagenfurt e Lubiana è lungo 80 km e passa attraverso il Loiblpass nelle Caravanche ad un'altitudine di 1 068 m sul livello del mare. L'Austria ritiene che un tempo di percorrenza inferiore a 60 minuti in automobile o in autobus sia irrealistico, poiché le strade strette, tortuose e ripide di questo passo montuoso, già difficili da percorrere in condizioni normali, lo siano ancor di più in particolare in inverno; inoltre tali strade verrebbero bloccate più volte durante l'anno a causa della caduta di massi e frane. Il percorso alternativo più breve passa per l'autostrada verso Villach attraverso il tunnel delle Caravanche, tuttavia comporterebbe un percorso di circa 130 chilometri. Non vi sono collegamenti ferroviari ad alta velocità e il tempo di percorrenza in treno è compreso tra 2 ore e 10 minuti e 2 ore e 48 minuti. Alla luce di queste circostanze geografiche si può quindi concludere che l'aeroporto di Lubiana non si colloca all'interno del bacino di utenza dell'aeroporto di Klagenfurt, poiché il tempo di percorrenza tra i due aeroporti richiede spesso più tempo rispetto a quello considerato per condizioni di viaggio ottimali.

⁽⁷⁵⁾ Punti 137 e 124 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷⁶⁾ Punti 137 e 125 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷⁷⁾ Punti 137 e 131 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

- (505) Inoltre, i modelli industriali dell'aeroporto di Klagenfurt e di quello di Lubiana sono molto diversi. Klagenfurt offre principalmente voli di linea verso i principali centri commerciali, quali Vienna, Berlino, Amburgo o Colonia-Bonn, nonché alcuni voli charter verso numerose destinazioni turistiche. Le destinazioni servite dall'aeroporto di Klagenfurt si limitano pertanto a soddisfare le esigenze della popolazione della Carinzia, ovvero disporre di un accesso rapido e facile ai principali centri commerciali di lingua tedesca, e allo stesso tempo, consentire un facile accesso da parte dei turisti alle destinazioni turistiche della Carinzia.
- (506) Essendo il principale aeroporto sloveno della capitale slovena, l'aeroporto di Lubiana gestisce oltre un milione di passeggeri l'anno e offre una vasta gamma di destinazioni internazionali in tutta Europa tramite voli di linea e charter, dedicando particolare attenzione ai paesi dell'Europa orientale.
- (507) La Commissione constata pertanto che l'aiuto al funzionamento concesso all'aeroporto di Klagenfurt abbia contribuito al conseguimento dell'obiettivo di interesse comune di migliorare la connettività e lo sviluppo regionale del Land della Carinzia, mettendo in funzione un'infrastruttura tale da soddisfare le esigenze dello stesso nel settore dei trasporti.

9.1.1.2. Necessità dell'intervento statale

- (508) Conformemente ai punti 116 e seguenti degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, l'aiuto al funzionamento concesso agli aeroporti deve essere considerato necessario se può portare a un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre. Gli orientamenti precisano inoltre che la necessità di fondi pubblici per finanziare i costi di esercizio, a causa degli elevati costi fissi, è di norma proporzionalmente più elevata nel caso degli aeroporti più piccoli, e che gli aeroporti con un traffico annuo compreso fra 200 000 e 700 000 passeggeri possono non essere in grado di coprire una parte consistente dei propri costi di esercizio.
- (509) In passato l'aeroporto di Klagenfurt gestiva fino a circa 520 000 passeggeri l'anno, tuttavia successivamente il numero di passeggeri gestiti annualmente si è stabilizzato intorno ai 230 000 passeggeri, ossia un valore che è nettamente inferiore a 700 000 passeggeri. L'aeroporto non è stato in grado di generare entrate sufficienti a coprire autonomamente una parte significativa dei suoi costi di esercizio, capacità che invece gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione definiscono essere tipica di aeroporti di queste dimensioni. In assenza degli aiuti in esame, KFBG/DMG sarebbero probabilmente state costrette a lasciare il mercato, il che avrebbe lasciato la Carinzia priva di un'infrastruttura di trasporto che aveva un ruolo importante in termini di accessibilità e sviluppo (turismo).
- (510) Di conseguenza la Commissione ritiene che l'aeroporto di Klagenfurt necessitasse dell'aiuto al funzionamento.

9.1.1.3. Idoneità dell'aiuto di Stato come strumento

- (511) Secondo il punto 120 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, gli aiuti al funzionamento devono costituire uno strumento adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato o per risolvere i problemi per i quali è stato deciso l'aiuto. Poiché l'aeroporto di Klagenfurt registrava perdite di esercizio, l'unico strumento idoneo era un aiuto al funzionamento, che consentisse all'aeroporto di continuare a portare avanti le sue attività e garantisse la connettività del Land della Carinzia. Ulteriori strumenti, come ad esempio aiuti agli investimenti o misure di regolamentazione, non sembrano adeguati per affrontare i problemi finanziari dell'aeroporto di Klagenfurt a livello aziendale. Di conseguenza la Commissione ritiene che l'aiuto al funzionamento sia uno strumento idoneo.

9.1.1.4. Presenza di un effetto di incentivazione

- (512) Ai sensi del punto 124 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, un aiuto al funzionamento ha un effetto di incentivazione se è probabile che in assenza dell'aiuto e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione diminuirebbe sensibilmente.
- (513) Le esigenze di trasporto del Land della Carinzia, espresse in termini di numero di passeggeri, si sono stabilizzate nel periodo 2004-2010 attestandosi a 400 000 passeggeri l'anno (e sono scese a 230 000 passeggeri l'anno soltanto a partire dal 2012). Nonostante volumi di passeggeri abbastanza stabili, in passato l'aeroporto non è stato in grado di coprire i suoi costi di esercizio. I dati forniti dall'Austria hanno dimostrato che, senza l'aiuto al funzionamento, l'aeroporto avrebbe subito perdite significative nella maggior parte degli anni interessati ⁽⁷⁸⁾. Di

⁽⁷⁸⁾ Secondo i dati presentati dall'Austria, il risultato netto, senza l'aiuto al funzionamento, sarebbe stato il seguente: 2002: - 1 401 180 EUR; 2003: 145 056 EUR; 2004: - 1 597 060 EUR; 2005: - 758 979 EUR; 2006: - 778 887 EUR; 2007: 230 145 EUR; 2008: - 703 000 EUR; 2009: - 1 324 969 EUR.

conseguenza, in assenza di aiuti al funzionamento, KFBG avrebbe dovuto limitare il volume di traffico al fine di ridurre i costi e le perdite oppure, in alternativa, sarebbe probabilmente diventata insolvente, il che avrebbe presumibilmente portato a una cessazione delle attività dell'aeroporto. Senza l'aiuto al funzionamento, l'aeroporto non sarebbe stato in grado di mantenere il suo volume di traffico e sarebbe piuttosto stato costretto a ridurre la sua attività economica.

9.1.1.5. Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)

- (514) Per quanto riguarda la necessità, le misure in questione sono state limitate al minimo necessario per compensare le perdite e per consentire a KFBG/DMG di soddisfare i requisiti di dotazione di capitale e di continuare a operare in maniera redditizia. L'aiuto era necessario per la continuità delle attività aziendali e non ha superato l'importo richiesto per coprire le perdite di esercizio. L'aiuto è stato quindi limitato al minimo necessario.
- (515) Di conseguenza la Commissione ritiene che l'aiuto al funzionamento concesso all'aeroporto di Klagenfurt sia proporzionale.

9.1.1.6. Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi

- (516) Conformemente al punto 131 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, nel valutare la compatibilità dell'aiuto al funzionamento concesso all'aeroporto, la Commissione terrà conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi. Un'indicazione di potenziali distorsioni della concorrenza o effetti sugli scambi può consistere nel fatto che l'aeroporto si trova nello stesso bacino di utenza di un altro aeroporto con capacità disponibile.
- (517) Come spiegato ai considerando 503 e seguenti, ipotizzando un bacino di utenza di circa 100 km e un tempo di percorrenza in auto di 60 minuti, si può ritenere che l'aeroporto di Lubiana non rientri nel bacino di utenza dell'aeroporto di Klagenfurt.
- (518) Inoltre, l'Austria ha confermato che l'infrastruttura aeroportuale dell'aeroporto di Klagenfurt viene messa a disposizione di tutte le compagnie aeree in maniera non discriminatoria. L'aeroporto di Klagenfurt è infatti aperto alle compagnie aeree che intendono utilizzarlo senza restrizioni particolari. L'accesso all'infrastruttura è garantito in modo paritario e non discriminatorio ai sensi degli orientamenti del 2014.

9.1.2. Conclusione

- (519) Sulla base delle considerazioni di cui sopra, la Commissione conclude che l'aiuto al funzionamento concesso all'aeroporto di Klagenfurt in ragione delle condizioni per la compatibilità ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato di cui alla sezione 5.1.2 degli orientamenti del 2014 è compatibile con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (520) Inoltre, la Commissione constata di non avere la necessità di esaminare le ulteriori motivazioni addotte dall'Austria a sostegno di un'eventuale compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato, avendo già appurato che l'aiuto al funzionamento concesso a KFBG/DMG è compatibile con il mercato interno sulla base degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

9.2. Accordi stipulati con le compagnie aeree - quadro giuridico in vigore

- (521) La Commissione constata che l'Austria non ha addotto argomentazioni volte a dimostrare che l'aiuto concesso a Ryanair e alle sue controllate sia compatibile con il mercato interno.
- (522) Essa ricorda inoltre che, secondo la costante giurisprudenza ⁽⁷⁹⁾ della Corte di giustizia, l'Austria è tenuta a indicare la base giuridica secondo la quale un aiuto di Stato possa essere dichiarato compatibile con il mercato interno e a dimostrare che ricorrano tutte le condizioni pertinenti. Nella decisione di avvio la Commissione ha chiesto all'Austria di fornire informazioni che potessero comprovare la compatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato sulla base degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione o direttamente sulla base del TFUE. Tuttavia, l'Austria non ha dimostrato che le condizioni pertinenti per la compatibilità degli aiuti all'avviamento fossero soddisfatte sulla base degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione o direttamente sulla base del TFUE. Nemmeno le parti interessate che hanno presentato osservazioni hanno addotto argomentazioni atte a dimostrare la compatibilità dell'aiuto di Stato con il mercato interno.

⁽⁷⁹⁾ Sentenza del 28 aprile 1993, Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punto 20.

9.2.1. *Gli accordi stipulati con Ryanair del 2002*

- (523) Gli accordi del 2002 sono stati sottoscritti prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione che ha avuto luogo il 9 dicembre 2005. Per quanto riguarda la compatibilità di aiuti concessi prima di tale data, al punto 85 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione e al punto 174 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione si fa riferimento alle norme in vigore al momento della concessione dell'aiuto.
- (524) Prima degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, la Commissione aveva emesso gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione ⁽⁸⁰⁾. In quest'ultimo documento, tuttavia, la Commissione non ha affrontato specificamente il trattamento degli aiuti al funzionamento per il finanziamento del trasporto aereo di aeroporti regionali. Tale aspetto si è imposto soltanto gradualmente a seguito dell'emergere di congestioni presso taluni importanti aeroporti europei e di compagnie aeree *low-cost* che non esistevano ancora nel 1994. Di conseguenza, gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione non costituiscono una base pertinente nella fattispecie per la valutazione della compatibilità dell'aiuto concesso alle compagnie aeree. La Commissione deve quindi valutare la compatibilità della misura in esame direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (525) A tale riguardo va osservato che la valutazione giuridica di questo tipo di aiuti di Stato da parte della Commissione è stata perfezionata nel tempo, sebbene determinati punti rimangano invariati. Tali punti derivano dai principi generali per la compatibilità degli aiuti ai sensi della disposizione citata del TFUE.
- (526) Di conseguenza, nella sua decisione relativa all'aeroporto di Manchester del giugno 1999 ⁽⁸¹⁾, la Commissione aveva ritenuto compatibili con le norme in materia di aiuti di Stato alcune riduzioni di diritti aeroportuali concessi in modo non discriminatorio e limitati nel tempo come misure finalizzate a promuovere nuove rotte.
- (527) Nella sua decisione del febbraio 2004 relativa all'aeroporto di Charleroi ⁽⁸²⁾ la Commissione ha quindi spiegato: «Gli aiuti al funzionamento destinati a promuovere l'avvio di nuovi collegamenti aerei o l'intensificazione di alcune frequenze possono rappresentare uno strumento necessario allo sviluppo dei piccoli aeroporti regionali, nella misura in cui possono effettivamente convincere le imprese interessate a correre il rischio di investire nell'apertura di nuovi collegamenti. Tuttavia, per poter considerare tali aiuti compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, occorre verificare che siano necessari e proporzionati [proporzionali] rispetto all'obiettivo perseguito e che non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune». Pertanto, la Commissione ha addotto talune condizioni che devono essere soddisfatte al fine di rendere tali aiuti al funzionamento compatibili con il mercato interno. Le condizioni menzionate sono in particolare:
- l'aiuto deve contribuire all'obiettivo di interesse comunitario di sviluppare un aeroporto regionale attraverso un netto aumento del traffico su nuove rotte,
 - l'aiuto deve essere necessario, ovvero non deve essere destinato a una rotta già operata dalla stessa compagnia aerea, da un'altra compagnia o una rotta simile,
 - l'aiuto deve avere un effetto di incentivazione, ovvero deve contribuire a sviluppare un'attività che dopo un certo periodo possa diventare redditizia, il che implica che la durata dell'aiuto sia limitata,
 - l'aiuto deve essere proporzionale, in altri termini l'importo deve essere legato allo sviluppo netto del traffico,
 - l'aiuto deve essere stato concesso in modo trasparente e non discriminatorio e non deve cumularsi con altri tipi di aiuti.
- (528) Gli orientamenti del 2005 e quelli del 2014 definiscono queste condizioni per la compatibilità con il mercato interno in modo preciso; ciò nonostante, gli aiuti al funzionamento concessi a compagnie aeree possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno dalla Commissione se essi contribuiscono allo sviluppo di aeroporti minori mediante un netto aumento del traffico su nuove rotte, se l'aiuto è necessario, ovvero non riguarda una

⁽⁸⁰⁾ Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (94/C 350/07) (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

⁽⁸¹⁾ Cfr. decisione NN 109/98 del 14 giugno 1999 intitolata «Regno Unito, Aeroporto di Manchester».

⁽⁸²⁾ Decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1). Tale decisione è stata in effetti annullata dalla sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair Ltd/Commissione delle Comunità europee, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, tuttavia essa testimonia lo sviluppo della valutazione di tali aiuti da parte della Commissione.

rotta già operata dalla stessa compagnia aerea, da un'altra compagnia o una rotta simile, se l'aiuto è limitato nel tempo e se il collegamento per il quale esso è concesso è destinato a diventare redditizio, se l'importo è legato allo sviluppo netto del traffico, se l'aiuto è concesso in modo trasparente e non discriminatorio e se esso non si cumula con altri tipi di aiuti.

- (529) Alla luce di tali considerazioni, al considerando 212 della decisione di avvio, la Commissione ha dichiarato che avrebbe valutato la compatibilità degli accordi del 2002 stipulati con Ryanair, AMS e LV sulla base di tali criteri. Né l'Austria né gli interessati hanno contestato l'applicazione di tali criteri.
- (530) In conclusione, la Commissione constata che la compatibilità degli accordi del 2002 di cui nel caso in esame deve essere valutata, secondo i principi di cui sopra, direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

9.2.2. *Gli accordi stipulati con Ryanair del 2006*

- (531) Per gli aiuti all'avviamento, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione stabiliscono quanto segue: «Per quanto riguarda gli aiuti all'avviamento a compagnie aeree, la Commissione applica i principi di cui ai presenti orientamenti a tutte le misure di aiuto all'avviamento notificate in merito alle quali è chiamata a prendere una decisione a decorrere dal 4 aprile 2014, anche se le misure sono state notificate prima di tale data. In conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, la Commissione applicherà agli aiuti all'avviamento alle compagnie aeree illegalmente concessi le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso. Di conseguenza, essa non applicherà i principi di cui ai presenti orientamenti nel caso di aiuti all'avviamento illegalmente concessi alle compagnie aeree a decorrere dal 4 aprile 2014».
- (532) Gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, a loro volta, stabiliscono quanto segue:

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

- (533) Poiché gli accordi stipulati con Ryanair del 2006 sono stati conclusi dopo il 9 dicembre 2005, data in cui gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale, detti orientamenti costituiscono la base giuridica applicabile per la valutazione della loro compatibilità con il mercato interno.

9.2.3. *L'accordo stipulato con HLX del 2003*

- (534) L'accordo stipulato con HLX del 2003 è stato sottoscritto prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione che ha avuto luogo il 9 dicembre 2005. Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti concessi prima di tale momento con le norme in materia di aiuti di Stato, la Commissione rinvia ai considerando da 523 a 530.
- (535) In conclusione, la Commissione constata che la compatibilità dell'accordo stipulato con HLX del 2003 di cui nel caso in esame deve essere valutata, secondo i principi generali di cui sopra, direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

9.2.4. *L'accordo stipulato con TUIfly del 2008*

- (536) Per quanto concerne il quadro giuridico applicabile si rinvia ai considerando da 531 a 533. Poiché gli accordi stipulati con TUIfly del 2008 sono stati conclusi dopo il 9 dicembre 2005, data in cui gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale, detti orientamenti costituiscono la base giuridica applicabile per la valutazione della loro compatibilità con il mercato interno.

9.3. **Gli accordi stipulati con Ryanair, LV e AMS del 2002**

9.3.1. *Valutazione della compatibilità a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE: L'aiuto deve essere limitato nel tempo e riguardare una rotta che diventerà probabilmente redditizia*

- (537) La Commissione constata che in relazione alla tratta Klagenfurt-Londra, che è oggetto degli accordi del 2002, nonostante esplicita richiesta in merito, l'Austria non ha trasmesso alcuno studio economico atto a dimostrare

che l'aiuto concesso dagli accordi in questione era giustificato. Dalla documentazione del caso sembrava quindi che dal punto di vista delle autorità che hanno concesso gli aiuti di Stato non vi fosse alcuna chiara prospettiva in merito al fatto che la tratta Klagenfurt-Londra avrebbe potuto diventare redditizia anche in assenza di aiuti. La Commissione sottolinea inoltre che le spiegazioni fornite dalle autorità austriache in merito ai vantaggi economici offerti dalla rotta gestita da Ryanair trattano dell'analisi dell'impatto che tali vantaggi potevano avere sullo sviluppo della Carinzia, ma non contengono tuttavia alcuna previsione della redditività futura di queste rotte o di altre rotte eventualmente gestite da Ryanair in futuro.

- (538) Inoltre la Commissione constata che le misure erano in effetti limitate nel tempo ma che tuttavia il termine quinquennale dei singoli accordi non era necessario o non era proporzionale rispetto ai costi per la creazione di un nuovo collegamento aereo poiché di norma nel settore del trasporto aereo è sufficiente un termine di contratto inferiore a tre anni.
- (539) La Commissione ritiene pertanto che gli accordi del 2002 non soddisfino la condizione secondo la quale le misure devono essere limitate nel tempo e riguardare rotte che potrebbero diventare redditizie. Poiché tale condizione non è soddisfatta, la Commissione non è tenuta a esaminare se siano soddisfatte le ulteriori condizioni di cui sopra.

9.3.2. *L'aiuto deve essere proporzionale, in altri termini l'importo deve essere legato allo sviluppo netto del traffico*

- (540) L'Austria non ha fornito elementi in merito alla misura in cui l'aiuto concesso agli accordi in questione potrebbe avere un impatto sullo sviluppo netto del traffico. In particolare, non sono stati forniti dettagli in merito ai costi di avviamento di Ryanair per la creazione della tratta Klagenfurt-Londra e gli accordi del 2002 non contengono alcuna disposizione che garantisca che gli aiuti concessi a Ryanair siano limitati a una quota proporzionale di tali costi. La Commissione ritiene pertanto che gli accordi del 2002 non soddisfino la condizione secondo la quale l'aiuto deve essere proporzionale, ovvero l'importo dell'aiuto deve essere collegato allo sviluppo netto del traffico.

9.3.3. *Conclusioni*

- (541) La Commissione constata che gli accordi conclusi nel 2002 con Ryanair e le sue controllate comportano aiuti illegali e non compatibili con il mercato interno.

9.4. Gli accordi stipulati con Ryanair e AMS del 2006 – Valutazione della compatibilità sulla base degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione

- (542) Dal momento che le condizioni elencate al punto 79 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione in relazione alla compatibilità di aiuti all'avviamento con il mercato interno sono cumulative, la constatazione che l'aiuto concesso a favore di compagnie aeree non è compatibile con il mercato interno può essere formulata esclusivamente sulla base della prova che una di tali condizioni non sia soddisfatta. La Commissione inizia la sua analisi dalla condizione di cui al punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.
- (543) Il punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione prevede, tra l'altro, che l'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili. I costi ammissibili sono definiti come «i costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera».
- (544) Nella sua decisione di avvio la Commissione ha constatato che gli accordi stipulati con Ryanair del 2006 non prevedevano alcun legame tra l'aiuto concesso e i costi ammissibili. Pertanto, è stato chiesto all'Austria di fornire informazioni dettagliate riguardo al legame tra l'aiuto e i costi ammissibili. Né l'Austria né i soggetti terzi che hanno trasmesso osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento hanno fornito simili informazioni. Alla luce di quanto precede, e tenuto conto del fatto che gli accordi con le compagnie aeree in questione non fanno alcun riferimento ai costi delle compagnie aeree, né tantomeno ai costi ammissibili, la Commissione constata che la condizione di compatibilità con il mercato interno di cui al punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione non è soddisfatta.
- (545) Dato che almeno una delle condizioni per la compatibilità con il mercato interno non risulta soddisfatta, l'aiuto concesso a Ryanair non può essere considerato un aiuto all'avviamento compatibile con il mercato interno. La Commissione constata che gli accordi conclusi nel 2006 con Ryanair e le sue controllate costituiscono aiuti illegali e non compatibili con il mercato interno.

9.5. L'accordo stipulato con HLX del 2003

9.5.1. Valutazione della compatibilità a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE

- (546) La compatibilità dell'accordo stipulato con HLX del 2003 deve essere valutata, secondo i principi di cui sopra, direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

9.5.2. L'aiuto deve essere limitato nel tempo e riguardare una rotta che diventerà probabilmente redditizia

- (547) La Commissione constata che in relazione alle nuove tratte, che sono oggetto degli accordi 2003, nonostante esplicita richiesta in merito, l'Austria non ha trasmesso alcuno studio economico atto a dimostrare che l'aiuto concesso dagli accordi in questione era giustificato. Dalla documentazione del caso sembrava quindi che dal punto di vista delle autorità che hanno concesso gli aiuti di Stato non vi fosse alcuna chiara prospettiva in merito al fatto che le nuove tratte sarebbero diventate redditizie anche in assenza di aiuti entro un termine più o meno breve. A questo riguardo la Commissione sottolinea che le spiegazioni fornite dalle autorità austriache in merito ai vantaggi economici offerti dalle rotte gestite da HLX trattano dell'analisi dell'impatto che tali vantaggi potevano avere sullo sviluppo del Land della Carinzia, ma non contengono tuttavia alcuna previsione della redditività futura di queste rotte o di altre rotte gestite da HLX.
- (548) Inoltre la Commissione constata che le misure erano in effetti limitate nel tempo ma che tuttavia il termine quadriennale dell'accordo non era necessario o non era proporzionale rispetto ai costi per la creazione di un nuovo collegamento aereo poiché di norma nel settore del trasporto aereo è sufficiente un termine di contratto inferiore a tre anni.
- (549) La Commissione ritiene pertanto che l'accordo stipulato con HLX del 2003 non soddisfi la condizione secondo la quale le misure devono essere limitate nel tempo e riguardare rotte che potrebbero diventare redditizie. Poiché tale condizione non è soddisfatta, la Commissione non è tenuta a esaminare se siano soddisfatte le ulteriori condizioni di cui sopra.

9.5.3. Conclusione

- (550) La Commissione ritiene che l'accordo stipulato con HLX del 2003 comporti un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno.

9.6. L'accordo stipulato con TUIfly del 2008 – Valutazione della compatibilità sulla base degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione

- (551) Dal momento che le condizioni per la compatibilità degli aiuti all'avviamento di cui al punto 79 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione sono cumulative, la constatazione che l'aiuto concesso a favore di compagnie aeree non è compatibile con il mercato interno può essere formulata esclusivamente sulla base della prova che una di tali condizioni non sia soddisfatta. La Commissione inizia la sua analisi dalla condizione di cui al punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.
- (552) Il punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione prevede, tra l'altro, che l'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili. I costi ammissibili sono definiti come «i costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera».
- (553) La Commissione ha constatato che l'accordo stipulato con TUIfly del 2008 non prevedeva alcun legame tra l'aiuto concesso e i costi ammissibili. Pertanto, è stato chiesto all'Austria di fornire informazioni dettagliate riguardo al legame tra l'aiuto e i costi ammissibili. Né l'Austria né i soggetti terzi che hanno trasmesso osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento hanno fornito simili informazioni. Alla luce di quanto precede, e tenuto conto del fatto che gli accordi con le compagnie aeree in questione non fanno alcun riferimento ai costi delle compagnie aeree, né tantomeno ai costi ammissibili, la Commissione è giunta alla conclusione che la condizione di compatibilità con il mercato interno di cui al punto 79, lettera d), degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione non è soddisfatta.
- (554) Dato che almeno una delle condizioni per la compatibilità con il mercato interno non risulta soddisfatta, l'aiuto concesso a TUIfly non può essere considerato un aiuto all'avviamento compatibile con il mercato interno. La Commissione constata che l'accordo stipulato con TUIfly del 2008 comporta aiuti illegali e incompatibili con il mercato interno.

10. CONCLUSIONE

- (555) La Commissione constata che l'Austria ha concesso un aiuto di Stato illegale a KFBG in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Tuttavia, tale finanziamento costituisce un aiuto compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (556) Inoltre la Commissione rileva che gli accordi stipulati tra KFBG e Ryanair e le sue controllate nel 2002 e nel 2006 concernenti servizi aeroportuali e di marketing comportano aiuti di Stato concessi in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, che non sono altresì compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (557) La Commissione constata altresì che l'accordo concluso nel 2003 tra KFBG e HLX in merito a servizi aeroportuali e di marketing comporta aiuti di Stato concessi in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, che non sono altresì compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (558) Infine la Commissione constata che l'accordo concluso nel 2008 tra KFBG/DMG e TUIfly in merito a servizi aeroportuali e di marketing comporta aiuti di Stato concessi in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, che non sono altresì compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

11. RECUPERO

- (559) Secondo la costante giurisprudenza della Corte di giustizia, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato comune, è competente a decidere che lo stato interessato deve abolire o modificare tale aiuto ⁽⁸³⁾.
- (560) L'articolo 14, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽⁸⁴⁾, dispone che: «Nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario (in seguito denominata "decisione di recupero"). La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario». Qualora la Commissione rilevi che un aiuto non è compatibile con il mercato interno, l'obbligo imposto al corrispondente Stato membro secondo la costante giurisprudenza mira a ripristinare lo status quo ante ⁽⁸⁵⁾. In questo contesto la Corte ritiene che l'obiettivo sia raggiunto quando i beneficiari hanno rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi privando i beneficiari del vantaggio di cui avevano fruito rispetto ai concorrenti. Così facendo viene ripristinata la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto ⁽⁸⁶⁾.
- (561) Nella fattispecie, il recupero dell'aiuto riconosciuto come illegittimo e non compatibile con il mercato interno nel contesto della presente decisione non sembra ostare a nessun principio generale del diritto dell'Unione. Né l'Austria né gli interessati hanno presentato argomentazioni al riguardo.
- (562) Di conseguenza l'Austria deve adottare tutte le misure necessarie per recuperare gli aiuti illegali concessi dagli accordi in questione stipulati con Ryanair e le sue controllate, nonché con HLX e TUIfly.

11.1. Determinazione degli importi dell'aiuto

- (563) Gli importi dell'aiuto da recuperare per ciascun accordo e modifica devono essere determinati come segue. Si presume che ciascuna transazione esaminata (eventualmente costituita da un accordo di servizi aeroportuali e da un accordo di servizi di marketing) abbia determinato un importo di aiuto annuale per ciascun anno durante il

⁽⁸³⁾ Sentenza del 12 luglio 1973, Commissione delle Comunità europee/Repubblica federale di Germania, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.

⁽⁸⁴⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1).

⁽⁸⁵⁾ Sentenza del 14 settembre 1994, Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee, cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 75.

⁽⁸⁶⁾ Sentenza del 17 giugno 1999, Regno del Belgio/Commissione delle Comunità europee, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64-65.

quale gli accordi sui quali si basa la transazione sono stati in vigore. Ciascuno di questi importi deve essere calcolato sulla base della parte negativa del flusso di cassa incrementale atteso al momento della stipula della transazione (entrate meno costi). Questi importi corrispondono, infatti, alle somme che sarebbe stato necessario dedurre per ogni singolo anno dall'importo dei servizi di marketing (o che sarebbe stato necessario aggiungere ai diritti aeroportuali e ai diritti di assistenza a terra fatturati alle compagnie aeree) per fare in modo che il valore attuale netto dell'accordo fosse positivo, in altre parole conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.

- (564) Al fine della determinazione del vantaggio effettivo concesso alla compagnia aerea e alle sue controllate tramite gli accordi, è possibile rettificare gli importi di cui al precedente considerando sulla base di prove fornite dall'Austria in funzione della differenza tra i pagamenti di servizi di marketing effettivi rilevati ex post, effettuati in applicazione dell'accordo di servizi di marketing a favore della compagnia aerea e delle sue controllate, da un lato, e i corrispondenti costi per servizi di marketing attesi (ex ante), dall'altro.

11.2. Date della fine effettiva del termine di determinati accordi

- (565) Inoltre, la Commissione ritiene che il vantaggio concesso alla compagnia aerea sia limitato alla durata effettiva dell'accordo in questione. Dopo la scadenza del termine dei singoli accordi, Ryanair e le sue controllate non hanno più ricevuto alcun pagamento nel contesto di tali accordi e non hanno più avuto accesso alle infrastrutture aeroportuali e ai servizi di assistenza a terra. Di conseguenza, gli importi dell'aiuto associati a un determinato accordo, calcolati secondo le modalità di cui sopra, vengono ridotti a zero per gli anni durante i quali l'accordo non era più applicabile (in particolare in considerazione della risoluzione anticipata dell'accordo da parte delle compagnie aeree).
- (566) Gli importi dell'aiuto da recuperare presso Ryanair e AMS devono pertanto essere azzerati nel caso di determinati accordi che sono stati risolti anticipatamente, per il periodo che decorre tra la fine effettiva della durata dell'accordo e la scadenza dell'accordo prevista al momento della sua stipula. Ciò si applica a tutti gli accordi del 22 febbraio 2002, che non sono rimasti in vigore fino al 27 giugno 2007, bensì sono stati risolti il 29 ottobre 2005, quando Ryanair ha cessato di fornire i suoi servizi aeroportuali con il suo ultimo servizio di collegamento aereo verso Londra.
- (567) Allo stesso modo, gli importi dell'aiuto da recuperare presso TUIfly per l'accordo del 2008 risolto anticipatamente devono essere azzerati per il periodo che decorre tra la fine effettiva della durata dell'accordo e la scadenza dell'accordo prevista al momento della sua stipula. Ciò vale per il periodo dal 25 ottobre 2009, data in cui TUIfly ha offerto il suo ultimo servizi di collegamento aereo in partenza dall'aeroporto di Klagenfurt.

11.3. Pagamenti per i servizi di marketing presi in considerazione

- (568) Per quanto concerne i pagamenti stabiliti nel secondo accordo di servizi di marketing stipulato tra DMG e AMS ([...] EUR l'anno), la Commissione ha tenuto conto di tale accordo nel suo test del principio dell'operatore in economia di mercato. Anche i pagamenti indicati nel secondo accordo di servizi di marketing saranno presi in considerazione in questo capitolo nel calcolo dell'importo dell'aiuto da recuperare.
- (569) L'Austria ha sostenuto che il secondo accordo era stato sostituito dal terzo e non era mai entrato in vigore. Tuttavia, l'Austria non ha fornito alcuna prova a sostegno di tale argomentazione, bensì si è basata unicamente sulla mancanza di documenti di pagamento corrispondenti nella contabilità di KFVG per comprovare che KFVG non aveva effettuato alcun pagamento a norma del secondo accordo di servizi di marketing.
- (570) Poiché la Commissione non ha ricevuto alcun documento scritto da parte dell'Austria che dimostri la correttezza di tale dichiarazione, il secondo accordo di servizi di marketing sarà preso in considerazione nel calcolo dell'importo dell'aiuto da recuperare. Tale importo potrà essere rettificato in un secondo momento sulla base di prove presentate dall'Austria.
- (571) Le tabelle che seguono forniscono informazioni sui diversi importi in base ai quali si devono calcolare gli importi provvisori da recuperare. Tali importi sono costituiti dagli elementi negativi dei flussi di cassa incrementali (ricavi incrementali meno costi incrementali) che sono stati individuati nel contesto dell'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato, con riduzioni per i periodi durante i quali i pagamenti non erano ancora dovuti dopo la firma degli accordi ovvero non erano più dovuti in considerazione della cessazione anticipata degli accordi.

Tabella 18

Dati relativi agli importi provvisori dell'aiuto concessi a Ryanair e alle sue controllate, che devono essere recuperati presso le stesse

(EUR)

Beneficiario/accordo	Importo provvisorio degli aiuti concessi sulla base dei diversi accordi						Importo provvisorio dell'aiuto da recuperare
	Luglio 2002 – giugno 2003	Luglio 2003 – giugno 2004	Luglio 2004 – giugno 2005	Luglio 2005 – ottobre 2005	2006	2007	
Ryanair, LV e AMS: Accordi del 22.2.2002.	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair e AMS: Accordi del 21.12.2006.						141 326	141 326

Tabella 19

Dati relativi agli importi provvisori dell'aiuto concessi a HLX, che devono essere recuperati presso la stessa

(EUR)

Beneficiario/Accordo	Importo provvisorio degli aiuti concessi sulla base degli accordi						Importo provvisorio dell'aiuto da recuperare
	Ago. 2003 – ago. 2004	Ago. 2004 – ago. 2005	Ago. 2005 – ago. 2006	Ago. 2006 – ago. 2007	Ago. 2007 – marzo 2008		
HLX Accordo del 2003	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414		9 566 963

Tabella 20

Dati relativi agli importi provvisori dell'aiuto concessi a TUIfly, che devono essere recuperati presso la stessa

(EUR)

Beneficiario/Accordo	Importo provvisorio degli aiuti concessi sulla base degli accordi						Importo provvisorio da recuperare
	Aprile 2008 – marzo 2009	Aprile 2009 – ottobre 2009	Aprile 2010 – marzo 2011	Aprile 2011 – marzo 2012	Aprile 2012 – marzo 2013		
TUIfly Accordo del 2008	789 955	344 136					1 134 091

(572) Come spiegato nel considerando 326, la Commissione ritiene che Ryanair, LV e AMS costituiscano un unico soggetto economico ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato e che gli accordi di servizi di marketing e i corrispondenti accordi di servizi aeroportuali debbano essere considerati come un'unica transazione tra tale soggetto e KFBG/DMG. Di conseguenza, la Commissione constata che Ryanair, LV e AMS sono responsabili in solido per il rimborso integrale dell'importo nominale dell'aiuto ricevuto nel contesto degli accordi stipulati nel 2002 e nel 2006 che viene stimato provvisoriamente ammontare a 1 827 267 EUR e 141 326 EUR.

- (573) La Commissione constata che HLX è tenuta a rimborsare integralmente l'importo nominale dell'aiuto ricevuto nel contesto dell'accordo stipulato nel 2003 che è stimato ammontare provvisoriamente a 9 566 963 EUR. HLX è stata fondata nel 2002 e apparteneva al gruppo TUI Airlines. Il 15 gennaio 2007, HLX si è fusa con Hapagfly, ex Hapag-Lloyd Flug, costituendo così il marchio congiunto TUIfly, legalmente valido a partire dal mese di luglio del 2010. Per questo motivo, TUIfly può essere considerata il soggetto successore legale di HLX ed è quindi tenuta a rimborsare l'intero aiuto concesso a HLX ⁽⁸⁷⁾.
- (574) La Commissione constata che TUIfly è tenuta a rimborsare integralmente l'importo nominale dell'aiuto ricevuto nel contesto dell'accordo stipulato nel 2008 che è stimato ammontare provvisoriamente a 1 134 091 EUR.
- (575) L'Austria deve recuperare tali importi entro quattro mesi dalla data di notifica della presente decisione.
- (576) L'Austria deve inoltre aggiungere all'importo degli aiuti gli interessi di recupero che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per l'impresa, ovvero ogni data effettiva di versamento degli aiuti, fino alla data dell'effettivo recupero ⁽⁸⁸⁾, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽⁸⁹⁾. In questo contesto, la data in cui gli interessi devono essere calcolati è la data in cui sono stati concessi i singoli importi degli aiuti, ovvero le singole tranche ⁽⁹⁰⁾.
- (577) Nel caso in cui uno Stato membro incontri difficoltà impreviste e imprevedibili o circostanze di cui la Commissione non aveva tenuto conto, tali problemi possono essere segnalati alla Commissione, così come altre proposte di modifiche opportune della decisione in questione, affinché la Commissione possa procedere ad una valutazione degli stessi secondo la costante giurisprudenza. In questo caso la Commissione e lo Stato membro devono collaborare in buona fede onde trovare una soluzione a tali difficoltà, nel pieno rispetto delle disposizioni del TFUE.
- (578) La Commissione invita l'Austria a comunicarle eventuali problemi riscontrati nell'esecuzione della presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il finanziamento pubblico concesso a KFBG/DMG tra il 2000 e il 2010 sotto forma di contributi finanziari costituisce un aiuto di Stato compatibile con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

Articolo 2

Il regime di incentivi dell'aeroporto di Klagenfurt del 2005 non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 3

L'accordo transattivo stipulato tra KFBG e AUA non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 4

L'accordo di servizi aeroportuali concluso da KFBG con Air Berlin l'8 luglio 2010 non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

⁽⁸⁷⁾ Il trasferimento della responsabilità in caso di fusione aziendale è stato confermato, tra l'altro, nella sentenza del 12 febbraio 2015, Commissione europea/Repubblica francese, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, punti 83-86, e nella sentenza del 16 dicembre 2010, AceaElectrabel Produzione SpA/Commissione europea, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, punti 67 e 68.

⁽⁸⁸⁾ Cfr. articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 659/99.

⁽⁸⁹⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (GUL 140 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽⁹⁰⁾ Come affermato nelle comunicazioni scritte delle autorità austriache dell'8 e del 10 giugno 2016 (messaggio di posta elettronica).

Articolo 5

L'aiuto di Stato pari a 1 827 267 EUR, che l'Austria ha concesso illegalmente a Ryanair, LV e AMS in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE non è compatibile con il mercato interno.

Articolo 6

L'aiuto di Stato pari a 141 326 EUR, che l'Austria ha concesso illegalmente a Ryanair e AMS in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE non è compatibile con il mercato interno.

Articolo 7

L'aiuto di Stato pari a 9 566 963 EUR, che l'Austria ha concesso illegalmente a HLX in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE non è compatibile con il mercato interno.

Articolo 8

L'aiuto di Stato pari a 1 134 091 EUR, che l'Austria ha concesso illegalmente a TUIfly in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE non è compatibile con il mercato interno.

Articolo 9

1. L'Austria è tenuta a farsi rimborsare dai beneficiari gli aiuti di cui agli articoli da 5 a 8.
2. Gli importi degli aiuti da recuperare producono interessi a decorrere dalla data in cui sono stati messi a disposizione dei beneficiari fino al loro recupero effettivo.
3. Gli interessi vengono calcolati secondo il regime dell'interesse composto, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 modificato dal regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione ⁽⁹¹⁾.
4. L'Austria annulla tutti i pagamenti in sospeso degli aiuti di cui agli articoli da 1 a 4, a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 10

1. Il recupero degli aiuti di cui agli articoli da 5 a 8 è immediato ed effettivo.
2. L'Austria garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 11

1. Entro due mesi dalla data della notifica della presente decisione, l'Austria trasmette le seguenti informazioni alla Commissione:
 - a) l'importo complessivo (capitale e interessi sul recupero) che deve essere richiesto ai beneficiari;
 - b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;
 - c) i documenti che comprovino che ai beneficiari è stato ordinato di rimborsare l'aiuto.

⁽⁹¹⁾ Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GUL 82 del 25.3.2008, pag. 1).

2. L'Austria tiene informata la Commissione sullo stato di avanzamento delle misure nazionali adottate per l'esecuzione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui agli articoli da 5 a 8. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e alle misure previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 12

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 11 novembre 2016

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione
