



# ***AIUTI DI STATO A FAVORE DI AEROPORTI & COMPAGNIE AEREE***

***PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI / EIPA***

***Venezia, 14 Novembre 2017***

***Avv. Marta Moretti***

# INDICE

- 1. QUADRO GIURIDICO DEL TRASPORTO AEREO**
- 2. FORME DI SOSTEGNO PUBBLICO AGLI AEROPORTI**
- 3. FORME DI SOSTEGNO PUBBLICO ALLE COMPAGNIE AEREE**
- 4. AIUTI DI STATO ESENTATI**
- 5. AIUTI DI STATO COMPATIBILI**

# 1. QUADRO GIURIDICO DEL TRASPORTO AEREO

## A. QUADRO POLITICO EUROPEO

- ***Rilevanza strategica del settore dell'aviazione***

- È un motore fondamentale per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e la mobilità nell'UE.
- Assicura ca. 5 milioni di posti di lavoro e un fatturato di ca. 300 miliardi di euro, pari al 2,1% al PIL europeo.
- Nonostante la crisi, il trasporto aereo mondiale, nel lungo periodo, dovrebbe crescere di circa il 5% annuo fino al 2030.
- Traina lo sviluppo di altri settori (es. turismo).

# 1. SEGUE

## A. SEGUE

- **Priorità politiche dell'UE**

- Nel 2015 la Commissione ha avviato una **Strategia per l'aviazione in Europa** (COM/2015/598), per realizzare i seguenti obiettivi

- sfruttare i mercati in crescita, migliorando i servizi, l'accesso al mercato e le opportunità di investimento (anche dall'estero e all'estero)
- consentire un incremento dei voli, riducendo i vincoli di capacità e migliorando l'efficienza e la connettività
- mantenere elevati standard di sicurezza, sfruttando l'innovazione tecnologica (es. quella digitale)
- creare posti di lavoro di alta qualità, tutelare i diritti dei passeggeri, ridurre l'impatto ambientale dell'industria e del trasporto aereo

- Nel 2017 la Comunicazione **Aviazione: un'Europa aperta e connessa** (COM/2017/286), ribadisce tali obiettivi e individua le prossime azioni specifiche.

## 1. SEGUE

- Alla fine degli Anni Novanta, si è compiuta la **liberalizzazione del trasporto aereo** in Europa, che fino a quel momento, era caratterizzato da un monopolio dei vettori aerei nazionali e nella proprietà e/o gestione pubblica degli aeroporti. Oggi si applicano pienamente le **norme sul Mercato Interno e sulla concorrenza**.
- In particolare,
  - il **Regolamento n. 95/93** (recante *norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti nell'UE*) garantisce l'equità di accesso agli aeroporti e ai servizi aeroportuali;
  - la **Direttiva 96/67/CE** ha aperto alla concorrenza il mercato dei servizi di assistenza a terra;
  - la **Direttiva 2009/12/CE** stabilisce i principi di base per la riscossione dei diritti aeroportuali corrisposti dai vettori aerei per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.

# 1. SEGUE

## B. NORME E LINEE GUIDA EUROPEE SUGLI ADS

- **Art. 107 n. 1 e n. 3 lett. c) TFUE + Comunicazione del 2016 sulla nozione di AdS (NoA Notice) + Orientamenti del 2014 sugli AdS agli aeroporti e alle compagnie aeree (Orientamenti del 2014) + Analytical Grid No. 2 2015 (Griglia)**
- **Regolamento de minimis n. 1407/2013**
- **RGEC:**
  - **Art. 56 bis – Aiuti a favore degli aeroporti regionali**
  - **Art. 51 – Aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote**
  - **Art. 50 – Regimi di aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati da determinate calamità naturali**
- **Orientamenti del 2014 sugli AdS per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà**

# 1. SEGUE

## C. NORME SUI SIEG

- **Art. 106 n. 2 TFUE + Pacchetto SIEG** (Comunicazione 2012/C 8/02; Regolamento *de minimis* n. 360/2012; Decisione 2012/21/UE; Disciplina 2012/C 8/03)
- **Regolamento n. 1008/2008 - norme comuni per la prestazione di servizi aerei nell'UE**
- **Orientamenti interpretativi del 2017 sulle disposizioni sugli Oneri di servizio pubblico (OSP) di cui al Reg. n. 1008/2008**
- **Orientamenti interpretativi del 2017 sulle regole in materia di proprietà e controllo dei vettori aerei dell'UE di cui al Reg. n. 1008/2008**

## 2. SOSTEGNO PUBBLICO AGLI AEROPORTI

- **ATTIVITÀ ECONOMICHE VERSUS  
ATTIVITÀ NON ECONOMICHE**

A) SOSTEGNO PUBBLICO AD INFRASTRUTTURE  
**UTILIZZATE PER ATTIVITÀ NON ECONOMICHE  $\neq$**   
AdS

B) SOSTEGNO PUBBLICO AD INFRASTRUTTURE  
**UTILIZZATE PER ATTIVITÀ ECONOMICHE = AdS<sub>3</sub>**



## 2. SEGUE

- C) SOSTEGNO PUBBLICO AD INFRASTRUTTURE  
ORIGINARIAMENTE UTILIZZATE PER ATTIVITÀ NON  
ECONOMICHE, MA **SUCCESSIVAMENTE DESTINATE AD  
USO ECONOMICO** → AdS se copre i **costi per la  
conversione all'uso economico**
- D) SOSTEGNO PUBBLICO AD INFRASTRUTTURE **AD USO  
MISTO** → AdS se copre anche i **costi legati alle  
attività economiche**

## 2. SEGUE

**E) SOSTEGNO PUBBLICO AD UN'INFRASTRUTTURA USATA QUASI ESCLUSIVAMENTE PER UN'ATTIVITÀ NON ECONOMICA**  $\neq$  AdS se l'attività economica è meramente accessoria, ossia:

- a. è direttamente necessaria all'uso dell'infrastruttura o intrinsecamente legata al suo uso non economico
- b. usa gli stessi fattori produttivi (materiali, attrezzature, manodopera e capitale fisso) dell'attività non economica
- c. ha una consistenza limitata rispetto alla capacità dell'infrastruttura

## 2. SEGUE

- **Aeroporto** = soggetto o gruppo di soggetti che fornisce, a titolo oneroso (= *diritti aeroportuali*), *servizi aeroportuali* alle compagnie aeree (= assistenza agli aeromobili dall'atterraggio al decollo, nonché ai passeggeri e alle merci), in modo da consentire ai vettori di fornire servizi di trasporto aereo.
- **Infrastruttura aeroportuale** = struttura e impianti per la fornitura di servizi aeroportuali da parte dell'aeroporto alle compagnie aeree e ai vari fornitori di servizi (es. piste, terminali, piazzali, piste di rullaggio, infrastrutture di assistenza a terra centralizzate e ogni altro strumento che serve direttamente ai servizi aeroportuali). Esclusi l'infrastruttura e gli impianti che sono principalmente necessari per svolgere attività non aeronautiche (es. parcheggi per automobili, negozi e ristoranti).

## 2. SEGUE

- **Esempi di attività economiche**
- **CG, sent. 19.12.2012, *Leipzig-Halle***

Costruzione di una nuova pista di decollo e di atterraggio in un aeroporto civile finanziata mediante un apporto di capitale al gestore (società a partecipazione pubblica) da parte dei suoi azionisti pubblici (due *Länder*).

## 2. SEGUE

- **Decisione 1.10.2014 - SA.14093 – *Charleroi Airport***
  - **Manutenzione degli edifici, delle piste, degli approdi e del carreggio (compresa l'asfaltatura);**
  - **costruzione delle infrastrutture legate alla sicurezza del traffico a terra (es. gruppi di continuità per i piazzali, stazioni di trasformazione, luci sulla pista, luci sui piazzali);**
  - **riparazione del sistema di radionavigazione che garantisce l'assistenza all'atterraggio in caso di maltempo e dell'impianto di illuminazione delle piste.** <sup>13</sup>

## 2. SEGUE

- *Orientamenti del 2014 & NoA Notice*

**a. Servizi aeroportuali** forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree a titolo oneroso per consentire loro di effettuare il trasporto aereo: assistenza agli aeromobili dall'atterraggio al decollo, nonché ai passeggeri e alle merci;

**b. Servizi commerciali non aeronautici** forniti dagli aeroporti ai passeggeri, agli spedizionieri o ad altri prestatori di servizi (es. affittando locali a gestori di negozi, ristoranti, parcheggi, ecc.)

## 2. SEGUE

- **Esempi di attività non economiche**
- *Orientamenti del 2014 & NoA Notice*

Costruzione e gestione di **aeroporti militari**, torri di controllo del **traffico aereo**, i servizi di **polizia**, i **servizi doganali**, i **servizi antincendio**, le attività necessarie alla **protezione dell'aviazione civile** da attacchi illeciti.

→ Il sostegno pubblico a tali attività e relative infrastrutture ≠ AdS se è esclusivamente e “*strettamente limitato alla **compensazione dei costi** che esse comportano*”.

## 2. SEGUE

- **Compensazioni eccessive** da parte delle Autorità pubbliche dei costi derivanti da attività non economiche (o la copertura di parte dei costi derivanti da attività economiche) **possono costituire un AdS.**
- Se un aeroporto svolge **attività sia economiche che non economiche** deve tenere delle **contabilità separate** per evitare un trasferimento di fondi pubblici dalle attività non economiche a quelle economiche.



## 2. SEGUE

- Il finanziamento pubblico delle attività non economiche di un aeroporto non deve comportare **indebite discriminazioni tra aeroporti**. Altrimenti, esso è considerato un vantaggio competitivo, soggetto alle norme sugli AdS.

Es. Decisione *Charleroi*, cit.

Le attività non economiche dei due principali aeroporti della regione Vallonia (Liegi e Charleroi) sono finanziate in modo non discriminatorio dalla regione.

Alle regioni belghe sono state attribuite le competenze relative alle infrastrutture e alla gestione degli aeroporti pubblici ubicati sul loro territorio → il livello pertinente per valutare l'esistenza di discriminazioni è quello della regione (non dello Stato federale).

## 2. SEGUE

- **Decisione 1.10.2014 – SA.27339 – *Zweibrücken airport***
  - La fornitura di servizi aeroportuali alle forze armate, anche da parte di aeroporti civili, può costituire un'attività che rientra nelle competenze dei poteri pubblici
  - La **fornitura di servizi aeroportuali** (es. attività di addestramento) **alle Forze armate dietro remunerazione costituisce un'attività economica.**
  - **Indici della natura economica:**
    - mancata inclusione dei costi derivanti dalla presenza delle Forze armate tra i costi di investimento/gestione rientranti nella competenza dei poteri pubblici;
    - **potere dell'aeroporto di decidere discrezionalmente se prestare tali servizi per motivi commerciali.**

## 2. SEGUE

- **INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE & MARKET INVESTOR ECONOMY PRINCIPLE (MIEP)**

Se, in circostanze analoghe, un investitore privato, guidato da **prospettive di redditività** a lungo termine nell'arco della vita dell'investimento e a **prescindere da considerazione di carattere sociale, politico-regionale e settoriale**, avrebbe concesso il finanziamento **alle stesse condizioni dell'investitore pubblico**.

Occorrono:

- significativi investimenti privati *pari passu* e/o
- un **solido business plan ex ante**, che evidenzi realistiche prospettive di redditività derivanti dalle entrate aeroportuali in base alle previsioni di traffico, oppure
- in mancanza, fornire **documenti interni** dell'aeroporto interessato da cui risulti che **un'analisi**, condotta **prima della concessione del finanziamento pubblico**, della redditività dell'investimento.

## 2. SEGUE

- Se il finanziamento delle infrastrutture richiede **ingenti investimenti con un ritorno economico solo nel LT**, lo SM deve dimostrare che il MIEP è dimostrato.

Es. Decisione 3.10.2012 (di avvio dell'indagine formale) - SA.23600 – **Münich Airport Terminal 2**

Il differimento dei termini di rimborso dei finanziamenti concessi al gestore di un aeroporto qualificabile come impresa in difficoltà, senza chiedere il pagamento di interessi a LT non sembra soddisfare il MIEP.

→ La Germania deve fornire maggiori informazioni sui termini finanziari dell'operazione (es. valutazione del rischio di credito, determinazione dei tassi di interesse e garanzie).

## 2. SEGUE

- Es. Decisione *Zweibrücken airport*, cit.
  - In linea di massima, non si può escludere che le **sovvenzioni a fondo perduto a favore di un'impresa interamente di proprietà dello Stato** possano costituire investimenti conformi al mercato.
  - Gli investimenti infrastrutturali nell'aeroporto di Zweibrücken comportano **costi rilevanti e un lungo periodo di risultati negativi**.
  - Nonostante le notevoli incertezze connaturate al progetto (es. carattere a lungo termine) **non esisteva un piano industriale ex ante né è stata effettuata un'analisi riguardo alla redditività prevista delle sovvenzioni agli investimenti**.
    - Il MIEP non è soddisfatto

## 2. SEGUE

- **SELETTIVITÀ**

È selettivo un finanziamento pubblico concesso mediante gara aperta, trasparente e non discriminatoria?

Punto non specific. trattato negli Orientamenti né nella Griglia.

## 2. SEGUE

- **DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA E/O SUGLI SCAMBI INTRA-UE**
  - Un finanziamento pubblico a favore di un aeroporto può rafforzare la posizione di quest'ultimo rispetto ad **aeroporti concorrenti e altri mezzi di trasporto alternativi**.
  - Per individuare gli aeroporti concorrenti: tipo di servizi aeroportuali forniti e clientela interessata, popolazione o attività economica, grado di congestione, esistenza di un accesso via terra, livello dei diritti e delle condizioni commerciali complessive per l'uso delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.
  - Persino il finanziamento pubblico di **aeroporti locali e regionali** nell'UE può alterare la concorrenza e gli scambi.

### 3. SOSTEGNO PUBBLICO ALLE COMPAGNIE AEREE

- **CONTRATTI TRA AEROPORTO CHE DISPONE DI RISORSE PUBBLICHE & COMPAGNIA/E AEREA/E**

Il MIEP è soddisfatto se:

a. il prezzo dei servizi aeroportuali è di mercato

oppure

b. un'analisi *ex ante* mostra che l'accordo aeroporto-compagnia aerea contribuirà in modo apprezzabile alla redditività dell'aeroporto.

→ **≠ AdS per la compagnia aerea** (= utente dell'infrastruttura)



## 3. SEGUE

### a. DIFFICILE INDIVIDUARE UN PARAMETRO DI MERCATO perché:

- la maggior parte degli aeroporti negli SM beneficia di **finanziamenti pubblici** diretti a coprire i costi di investimento e di gestione;
- gli aeroporti di proprietà pubblica stabiliscono prezzi senza tener conto di sane prospettive di redditività *ex ante*, bensì in base a **considerazioni di ordine sociale o regionale**;
- gli aeroporti di proprietà privata sono **influenzati dai prezzi praticati da aeroporti sovvenzionati con fondi pubblici**.

## 3. SEGUE

Per **raffrontare** le tasse aeroportuali, al netto di eventuali vantaggi (sconti, sostegno alla commercializzazione o sistemi di incentivazioni) concessi ad una compagnia aerea, applicate in un numero sufficiente di **aeroporti comparabili** gestiti secondo il MIEP, rilevano i seguenti elementi:

- **volume di traffico**
- **tipo di traffico** (viaggi di lavoro/di vacanze/all'estero), importanza delle merci e delle entrate derivanti da attività non aeronautiche dell'aeroporto;
- **tipo e livello di servizi aeroportuali** forniti;
- **vicinanza ad una grande città**;
- **numero di abitanti nel bacino di utenza**;
- **livello di ricchezza** dell'area circostante (PIL *pro capite*);
- **aree geografiche diverse** a cui i passeggeri potrebbero essere interessati.

## 3. SEGUE

### b. REDDITIVITÀ *EX ANTE*

L'**analisi di aumento di redditività ex ante** costituisce il criterio più attendibile per valutare se le tariffe dei servizi aeroportuali sono in linea con il MIEP.

→ L'aeroporto deve dimostrare che le tariffe consentono di coprire tutti i costi derivanti da un accordo (= contratto specifico o regolamento globale dei diritti aeroportuali), per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto, sulla base di sane prospettive di medio-termine (MT).

## 3. SEGUE

- **'MARGINE DI PROFITTO RAGIONEVOLE'** = tasso di rendimento che **sarebbe richiesto da una società tipo per un investimento di rischio analogo**, misurato come **tasso di rendimento interno (TIR)** sui flussi di cassa previsti prodotti dall'accordo con la compagnia aerea.
- Benefici futuri ottenuti nel corso della durata dell'accordo possono compensare le perdite iniziali.
- Non rilevano gli effetti positivi di un regime di sconti sull'economia della regione interessata.

### 3. SEGUE

- Decisione 15.10.2014 - SA.26500 - **Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH e Ryanair Ltd.**

Alcuni dei contratti di servizi aeroportuali e di *marketing* sottoscritti dalla società pubblica Flugplatz Altenburg-Nobitz (proprietaria e gestore dell'aeroporto Altenburg-Nobitz) con Ryanair non sarebbero stati redditizi per l'aeroporto in base ad un'analisi *ex ante* (= valore attuale netto del *cashflow* di segno negativo)

## 3. SEGUE

La Commissione ha accertato:

- i **costi incremental**i (= costi d'investimento e di gestione derivanti dalla presenza della compagnia aerea nell'aeroporto):
  - costi per servizi di *marketing*
  - costi per il prolungamento della pista di decollo e di atterraggio al fine di consentire a Ryanair di operare i voli nell'aeroporto
  - costi di gestione (es. personale), e
- le **entrate** (aeronautiche e extra-aeronautiche) **incrementali** per ogni passeggero su voli Ryanair.

## 3. SEGUE

- Un AdS (compatibile/incompatibile) **non** è **trasferito** alla compagnia aerea se:
  - a. l'aeroporto è **aperto a tutte le compagnie aeree** (e non riservato ad una o alcune)
  - b. le **compagnie pagano** almeno **tutti i costi incrementali**.

Se però l'aiuto è incompatibile non si può escludere un vantaggio settoriale al comparto delle compagnie aeree.

## 3. SEGUE

- **IMPUTABILITÀ ALLO STATO**

- Un aeroporto che dispone di risorse pubbliche può concedere AdS a compagnie aeree (es. tariffe aeroportuali ridotte).
- MA: anche se lo Stato è in grado di controllare un'**impresa pubblica** e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, **non si può presumere l'esercizio effettivo** di tale controllo nel caso concreto (CG, sent. 15.5.2002, *Stardust Marine*)
- Tale presunzione opera solo se ricorrono **indici di un coinvolgimento di un'Autorità pubblica** nella decisione di concedere la misura.



## 3. SEGUE

- Ad esempio, rilevano i seguenti **indici**:
  - integrazione dell'impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica
  - natura delle attività dell'impresa ed esercizio delle stesse sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati
  - *status giuridico* dell'impresa (soggetta al diritto privato o al diritto pubblico?)
  - intensità della tutela esercitata dalle Autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa

### 3. SEGUE

- Decisione 23.1.2013 – SA.33983 – **Compensazioni agli aeroporti sardi per OSP**

È imputabile allo Stato il beneficio concesso mediante risorse erogate da un **organismo intermediario**.

La Regione Sardegna ha esercitato costantemente un **controllo** sulle risorse erogate ai vettori aerei operanti presso gli aeroporti di Alghero, Cagliari, Olbia attraverso i gestori aeroportuali e dette risorse erano state **stanziare espressamente in sede di bilancio regionale** con la finalità di incentivare collegamenti aerei da e verso gli aeroporti.

→ Imputabilità allo Stato

## 3. SEGUE

- **SELETTIVITÀ**

Ricorre questo requisito allorché l'impresa pubblica che gestisce l'aeroporto **conceda in modo trasparente le stesse condizioni di utilizzo a tutte (e soltanto) le compagnie aeree che decidono di utilizzare l'aeroporto?**

Tema non trattato specificamente negli  
Orientamenti né nella Griglia.

## 3. SEGUE

- Conclusioni Avv. Gen. Mengozzi, causa C-284/12, **Deutsche Lufthansa / Flughafen Frankfurt-Hahn**
  - Secondo Lufthansa, le tariffe aeroportuali e altre condizioni contrattuali preferenziali concesse a Ryanair dalla società a partecipazione maggioritaria pubblica che gestisce l'aeroporto di Frankfurt-Hahn costituivano AdS.

### 3. SEGUE

- Il giudice *a quo* dubita della selettività della misura.
- Secondo l'Avv. Gen. sussiste la selettività in quanto:
  - **solo le compagnie aeree che entrano in rapporti commerciali con l'aeroporto** beneficiano delle tariffe in questione beneficiano;
  - inoltre, **tali tariffe**, in virtù di una strategia commerciale dell'aeroporto, sono **adattate ad un particolare tipo di utilizzatori**, ossia le compagnie aeree low-cost, mentre sono meno appetibili per le compagnie aeree tradizionali.

## 3. SEGUE

- CG, sent. 21.12.2016, **Commissione/Hansestadt Lübeck**
- Il **regolamento sui diritti aeroportuali** adottato dal gestore dell'aeroporto di Lubecca e **applicabile senza discriminazioni a tutte le compagnie aeree che utilizzano tale aeroporto non è selettivo.**
- L'ambito di riferimento pertinente per verificare se il regolamento avesse l'effetto di favorire talune compagnie aeree rispetto ad altre che si trovassero in una situazione fattuale e giuridica analoga era quello del **regime applicabile unicamente all'aeroporto di Lubecca.**
- Le **compagnie aeree che servivano gli altri aeroporti tedeschi non si trovavano in una situazione analoga** a quella delle compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto di Lubecca.

## 3. SEGUE

- **INCIDENZA SULLA CONCORRENZA E SUGLI SCAMBI**
  - Finanziamenti pubblici alle compagnie aeree possono falsare la concorrenza e incidere sugli scambi nei mercati europei del trasporto aereo, nonché
  - la concorrenza con altri mezzi di trasporto alternativi.

## 4. ADS ESENTATI

- **Regolamento 2017/1084** di modifica del RGEC
  - gli investimenti a favore degli aeroporti regionali con un traffico annuo medio **fino a 3 milioni di passeggeri** possono migliorare sia **l'accessibilità di determinate regioni sia lo sviluppo locale**, in linea con Europa 2020;
  - il rischio di distorsioni alla concorrenza dipende dalle dimensioni dell'aeroporto piuttosto che dall'importo dell'AdS → non fissa la soglia di notifica, ma il traffico annuo;



## 4. SEGUE

- per evitare effetti distorsivi degli ADS AGLI INVESTIMENTI:
  - soglie d'intensità legate alle dimensioni e importo massimo  $\leq$  **differenza tra costi ammissibili e risultato operativo** dell'investimento;
  - aeroporti con traffico annuo medio **fino a 200.000 passeggeri/anno** soggetti al requisito dell'intensità massima o dell'importo massimo;
  - AdS subordinato all'accesso aperto e non discriminatorio alle infrastrutture;
  - **esclusi gli aeroporti situati in prossimità di aeroporti già esistenti** che assicurano servizi aerei di linea (salvo che abbiano fino a 200.000 passeggeri/anno);

## 4. SEGUE

- per evitare effetti distorsivi degli ADS AL FUNZIONAMENTO:
  - AdS solo ad aeroporti con traffico medio **fino a 200.000 passeggeri/anno**;
  - importo dell'AdS  $\leq$  **perdite di esercizio & un utile ragionevole**;
  - AdS solo in caso di **accesso aperto e non discriminatorio** alle infrastrutture;
  - AdS **non subordinato all'esistenza di accordi con una o più compagnie aeree** su diritti aeroportuali, pagamenti relativi al marketing o ad altri aspetti finanziari delle attività della compagnia aerea presso tale aeroporto.

## 4. SEGUE

- **ART. 56 BIS RGEC - AIUTI A FAVORE DEGLI AEROPORTI REGIONALI**

A) ADS AGLI INVESTIMENTI alle seguenti condizioni:

- aeroporto aperto a tutti i potenziali utenti o allocazione della sua capacità effettuata in base a criteri **oggettivi, trasparenti e non discriminatori**;
- gli investimenti non superano quanto è necessario per accogliere il traffico previsto a MT sulla base di previsioni di traffico ragionevoli.

## 4. SEGUE

- Sono esclusi AdS:
  - concessi per la **delocalizzazione** di aeroporti già esistenti o per la **creazione di un nuovo aeroporto** passeggeri (compresa la conversione di un campo di aviazione già esistente in un aeroporto passeggeri);
  - ad aeroporti **ubicati entro 100 Km di distanza o 60 minuti** di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad AV da **un aeroporto già esistente** che gestisce servizi aerei di linea;
  - ad aeroporti con una media annuale del traffico **superiore a 3 milioni di passeggeri** nei due esercizi finanziari precedenti alla concessione dell'AdS;
  - ad aeroporti con una media annuale del traffico merci **superiore a 200.000 tonnellate** nei due esercizi finanziari precedenti alla concessione dell'AdS.

## 4. SEGUE

### - Limiti alle esclusioni:

- aeroporti con una **media annuale del traffico fino a 200.000 passeggeri** nei due esercizi finanziari precedenti alla concessione dell'AdS, se quest'ultimo **non può comportare un aumento** di tale media **oltre i 200.000 passeggeri** nei due esercizi finanziari successivi alla concessione dell'AdS;
- aeroporto **ubicato entro 100 Km di distanza** da aeroporti già esistenti che gestiscono servizi aerei di linea, a condizione che il collegamento tra ciascuno di questi altri aeroporti esistenti e l'aeroporto beneficiario dell'aiuto comporti necessariamente un **tempo totale di percorrenza con trasporto marittimo di almeno 90 minuti** o il trasporto aereo.

## 4. SEGUE

- Importo massimo:  $AdS \leq$  **differenza tra costi ammissibili e risultato operativo** (dedotto dai costi ammissibili *ex ante*, sulla base di proiezioni ragionevoli, o mediante un meccanismo di recupero).
- Intensità massime:
  - **50%** dei costi ammissibili per aeroporti con una media annuale del traffico compresa **tra 1 e 3 milioni di passeggeri** nei due esercizi finanziari precedenti alla concessione dell'AdS;
  - **75%** dei costi ammissibili per aeroporti con una media annuale del traffico **fino a un 1 di passeggeri** nei due esercizi finanziari precedenti alla concessione dell'AdS;
  - possibile maggiorazione del 20% gli aeroporti in regioni remote.
- Costi ammissibili: costi relativi agli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, comprese le spese di programmazione.

## 4. SEGUE

B) ADS AL FUNZIONAMENTO a condizione che:

- l'aeroporto sia **aperto a tutti** i potenziali utenti o l'**allocazione della sua** (limitata) **capacità** sia basata su **criteri pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori**;
- nel corso dell'anno civile di erogazione il traffico annuale dell'aeroporto **non superi i 200.000 passeggeri**;
- la loro concessione **non sia subordinata alla conclusione di accordi con specifiche compagnie aeree** in relazione a diritti aeroportuali, a pagamenti relativi al *marketing* o ad altri aspetti finanziari delle attività della compagnia aerea presso tale aeroporto.

## 4. SEGUE

### - Sono esclusi AdS:

- concessi **per la delocalizzazione** di aeroporti già esistenti o **per la creazione di un nuovo aeroporto** passeggeri (compresa la conversione di un campo di aviazione già esistente in un aeroporto passeggeri);
- a favore di **aeroporti con una media annuale del traffico merci superiore a 200.000** tonnellate nei due esercizi finanziari anteriori alla concessione dell'AdS;
- a favore di **aeroporti con una media annuale del traffico superiore a 200.000 passeggeri** nei due esercizi finanziari anteriori alla concessione dell'AdS.



## 4. SEGUE

- Importo massimo:  $\leq$  perdite di esercizio e un **utile ragionevole** nel periodo in questione.
- Forma dell'AdS: **rate periodiche** fissate **ex ante** (non aumentate durante il periodo di erogazione) oppure **importi definiti ex post** in base alle perdite di esercizio osservate.

## 5. AIUTI COMPATIBILI

- **Categorie di AdS**

a. **ADS AGLI INVESTIMENTI:** destinati coprire un deficit di finanziamento dei costi di capitale (interessi e remunerazione del capitale proprio), relativi agli investimenti in infrastrutture aeroportuali (comprese le spese di programmazione).

Esclusi i costi di investimento in *attività non aeronautiche* o relativi ad impianti per *servizi di assistenza a terra*.

# 5. SEGUE

## ● **SEGUE**

- **Deficit di finanziamento** = valore attuale netto della differenza tra i flussi di cassa positivi e negativi (inclusi i costi di investimento) nel corso della durata dell'investimento in capitale fisso.
- **Valore attuale netto** = differenza tra flussi di cassa positivi e negativi nell'arco della durata dell'investimento, scontati al loro valore corrente utilizzando il costo del capitale (= tassi di rendimento applicati dalla società in altri progetti di investimento di tipo simile o, in mancanza, costo del capitale della compagnia nel suo complesso o rendimenti attesi comunemente osservati nel settore aeroportuale).
- **Attività non aeronautiche** = servizi commerciali forniti alle compagnie aeree o ad altri utenti dell'aeroporto (es. servizi ausiliari a passeggeri, spedizionieri o altri fornitori di servizi, affitto di uffici e negozi, parcheggi e alberghi);

## 5. SEGUE

- **Servizi di assistenza a terra** = assistenza amministrativa (es. trattamento, magazzinaggio, manutenzione e amministrazione delle unità di carico e servizi di supervisione prima/durante/dopo il volo); assistenza passeggeri (es. controllo di biglietti e documenti di viaggio, registrazione e trasporto dei bagagli fino ai sistemi di smistamento); assistenza merci (es. movimentazione fisica, trattamento dei relativi documenti e formalità doganali); assistenza operazioni in pista (es. guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza, trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione), assistenza pulizia e servizi di scalo (es. pulizia esterna e interna dell'aereo); assistenza carburante e olio (es. magazzinaggio e rifornimento del carburante); assistenza manutenzione dell'aereo (es. fornitura del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio); assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi (es. preparazione del volo e assistenza in volo); assistenza trasporto a terra (es. trasporto di passeggeri, equipaggio, bagagli, merci e posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto); assistenza ristorazione (es. preparazione e fornitura del materiale e delle provviste di cibi e bevande) [v. **Allegato alla Direttiva 96/67/CE**]

## 5. SEGUE

**b. ADS AL FUNZIONAMENTO:** erogati a copertura del *deficit di finanziamento di esercizio*, in forma di versamento anticipato o di pagamenti periodici forfettari.

- **Costi di esercizio** = costi relativi alla fornitura di *servizi aeroportuali* (es. costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi) e i costi di competenza dei pubblici poteri.

Esclusi i costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dall'aeroporto.

## 5. SEGUE

- **Deficit di finanziamento di esercizio** = perdite di esercizio di un aeroporto nel periodo considerato, scontate al loro valore corrente utilizzando il costo del capitale, ovvero la differenza (in termini di valore netto attuale) tra ricavi e costi di esercizio dell'aeroporto.
- **Servizi aeroportuali** = servizi forniti alle compagnie aeree da un aeroporto (o da una sua controllata) per garantire l'assistenza agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, consentendo ai vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo (compresi servizi di assistenza a terra e messa a disposizione di un'infrastruttura di assistenza a terra centralizzata).
- **Ricavi aeroportuali** = ricavi derivanti da diritti aeroportuali al netto del sostegno alla commercializzazione o di incentivi forniti dall'aeroporto alle compagnie aeree, tenendo conto di ricavi derivanti da attività non aeronautiche, ad esclusione di qualsiasi sostegno pubblico e compensazione per compiti di competenza dell'autorità pubblica o SIEG.

# 5. SEGUE

- **Criteri di compatibilità**

- a. Contributo ad un obiettivo ben definito di interesse comune
- b. necessità di un intervento statale per porre rimedio ad una criticità del mercato o per risolvere questioni in materia di equità o coesione
- c. idoneità dell'AdS a conseguire l'obiettivo di interesse comune
- d. effetto d'incentivazione (= comporta una modifica del comportamento delle imprese interessate)
- e. proporzionalità (= AdS limitato al minimo indispensabile per stimolare investimenti o attività supplementari nella regione interessata)
- f. effetti negativi sulla concorrenza e/o sugli scambi sufficientemente limitati, in modo che l'impatto complessivo della misura sia positivo
- g. trasparenza (= accessibilità delle informazioni relative all'AdS sia agli operatori economici interessati sia al pubblico)

## 5. SEGUE

### a. Obiettivo di interesse comune:

- **incrementare la mobilità dei cittadini europei e la connettività delle regioni** mediante la creazione di punti di accesso a voli intra-UE oppure
- **combattere la congestione del traffico aereo** nei principali *hub* aeroportuali dell'UE oppure
- **facilitare lo sviluppo regionale.**



## 5. SEGUE

- La **duplicazione di aeroporti** e la **creazione di ulteriore capacità inutilizzata** in mancanza di soddisfacenti prospettive di utilizzo a MT  $\neq$  obiettivo di interesse comune.
  - Occorrono **corrette previsioni del traffico di passeggeri e di merci** inserite in un piano industriale *ex ante* e individuazione dei **probabili effetti dell'investimento sull'uso di infrastrutture esistenti** (es. altri aeroporti o modi di trasporto alternativi come i collegamenti ferroviari ad AV).

## 5. SEGUE

- **Decisione 13.02.2017 – SA.44058 – Saarbrücken Airport**
  - **Misura:** finanziamento pubblico non rimborsabile a copertura dei costi di investimenti infrastrutturali e del *deficit* di finanziamento di esercizio dell'aeroporto
  - **Beneficiario:** aeroporto internazionale di cui è proprietaria e gestore una società a partecipazione pubblica, con un traffico di ca. 470.000 passeggeri/anno, destinato ad aumentare dopo la chiusura dell'aeroporto di Zweibrücken. I sei aeroporti più vicini distano tra i 100 e 160 km (= tra 1 h e 1 h e 40 min) .
  - **Obiettivo:** assicurare i collegamenti tra il Saarland e le altre regioni tedesche, nonché il resto dell'UE.

## 5. SEGUE

- Costi d'investimento: costruzione di un nastro trasportatore, sostituzione di due scale mobili, ristrutturazione della pista e del piazzale, costruzione di una torre di controllo remota, di un segnalatore d'emergenza, di una striscia di sicurezza e del sistema di depurazione delle acque reflue.
- Importo e intensità: ca. 40 milioni di euro, pari al 75% dei costi totali d'investimento (restante 25% finanziato con risorse proprie dell'aeroporto)
- Costi di funzionamento: ca. 19 milioni di euro, a copertura di una parte delle perdite di esercizio, che, in base ad un *business plan*, si registreranno nell'arco di 5 anni.

## 5. SEGUE

### - SUSSISTE UN ADS perché:

- il gestore dell'aeroporto consente alle compagnie aeree di usare l'aeroporto a fronte di una **remunerazione** → è un'impresa;
- la Germania non ha detto che l'attività del gestore dell'aeroporto ricade nelle prerogative di un'Autorità pubblica → il gestore svolge **un'attività economica**;
- il finanziamento è **concesso da** un ente pubblico (il **Saarland**) con risorse pubbliche → è imputabile allo Stato e grava su risorse pubbliche;
- il finanziamento pubblico **esonera** il beneficiario **da parte dei costi d'investimento e dall'onere di ripianare le perdite di esercizio** per 5 anni → conferisce un vantaggio economico
- **l'unico beneficiario è il gestore** dell'aeroporto di Saarbrücken → è una misura selettiva
- l'aeroporto di Saarbrücken è in **concorrenza con altri aeroporti tedeschi e di altri SM** e il finanziamento rafforza la posizione economica dell'aeroporto **vis-à-vis i competitors** → possibile distorsione della concorrenza.

## 5. SEGUE

### - COMPATIBILITÀ *ex art. 107 n. 3 lett. c) TFUE*

#### a. Obiettivo d'interesse comune:

- i. gli investimenti contribuiscono allo **sviluppo economico** della regione: in quest'ultima sorgono imprese innovative e istituti di ricerca che hanno rapporti di collaborazione con partner di altri Länder o SM; il 50% del prodotto dell'industria è esportato (anche mediante il trasporto aereo); il turismo è un settore in forte crescita;
- ii. l'aeroporto ha soddisfacenti prospettive di utilizzo a MT: gli investimenti **non aumenteranno la capacità di traffico aereo** e il *business plan* dell'aeroporto evidenzia che il **traffico di passeggeri resterà stabile fino al 2024**;

## 5. SEGUE

- Nessuna duplicazione di collegamenti comparabili esistenti: **non vi sono altri aeroporti nello stesso bacino di utenza** (- Zweibrücken, distante ca. 40 Km e 30 min. di macchina, non è più usato per il trasporto passeggeri; - Metz dista 96 km e più di 1 h in macchina → può essere considerato fuori dal bacino di utenza di Saarbrücken; - inoltre, **non c'è rischio di sovrapposizione tra i voli** offerti da tali aeroporti, posto che Metz offre principalmente collegamenti con altre città francesi, mentre Saarbrücken quelli con altre città tedesche).

## 5. SEGUE

### b. Necessità dell'intervento pubblico

- ADS AGLI INVESTIMENTI:

- gli aeroporti con una capacità **fino a 200.000** passeggeri all'anno potrebbero non riuscire a coprire in larga misura i costi di capitale e di esercizio;
- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso **fra 200.000 e 1 milione** normalmente non sono in grado di coprire in larga misura i costi di capitale;

## 5. SEGUE

- **SEGUE**

- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso **tra 1 e 3 milioni** dovrebbero essere in grado di coprire in maggior misura i costi di capitale;
- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri **tra i 3 e i 5 milioni** riescono normalmente a coprire i costi d'investimento e di esercizio. In circostanze specifiche, potrebbe essere necessario un aiuto pubblico per finanziare parte dei loro costi di capitale;
- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri **superiore a 5 milioni** sono solitamente in grado di coprire tutti i costi, tranne in circostanze estremamente eccezionali.



## 5. SEGUE

### • ADS AL FUNZIONAMENTO

- gli aeroporti con una capacità **fino a 200.000** passeggeri all'anno possono non essere in grado di coprire in larga misura i costi di esercizio;
- 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 costi di esercizio;
- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso **tra 700.000 e 1 milione** dovrebbero essere in grado di coprire una percentuale maggiore dei costi di esercizio.

## 5. SEGUE

- **SEGUE**

- gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso **tra 1 e 3 milioni** dovrebbero essere in grado di coprire la maggior parte dei costi di esercizio;
  - gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri **superiore a 3 milioni** dovrebbero essere in grado di coprire i costi di esercizio.
- AdS al funzionamento solo se il traffico annuo dell'aeroporto  **$\leq 3$  milioni di passeggeri.**

## 5. SEGUE

- **Segue: Decisione Saarbrücken**

- Necessità dell'intervento pubblico in quanto:

- i. l'aeroporto (avendo in media un traffico di 500.000 passeggeri/anno) non dovrebbe riuscire a coprire in larga misura i propri costi di capitale.
- ii. in base ad una previsione su un orizzonte temporale di 10 anni, esso continuerà a registrare risultati negativi, con conseguente impossibilità di attrarre investimenti privati.

## 5. SEGUE

### c. Adeguatezza dell'AdS

È consigliabile che gli SM:

- i. elaborino programmi nazionali che rispecchino i principi fondamentali alla base del finanziamento pubblico e indichino le caratteristiche più importanti del previsto finanziamento pubblico degli aeroporti;
- ii. forniscano chiare indicazioni sul finanziamento pubblico degli aeroporti regionali.

## 5. SEGUE

Inoltre, solo per gli AdS al funzionamento:

- iii. l'importo dell'AdS va stabilito ex ante come importo fisso (somma forfettaria anticipata o a rate) che copra il deficit di finanziamento di esercizio (determinato sulla base di un piano industriale ex ante) **per 10 anni** (senza poter essere incrementato successivamente);
- iv. in circostanze eccezionali (quando costi futuri e andamento delle entrate sono caratterizzati da un grado particolarmente elevato di incertezza e sussistono notevoli asimmetrie di informazione), l'importo massimo dell'AdS può essere calcolato come **media del deficit di finanziamento** (= costi di esercizio non coperti dalle entrate) **negli anni 2009-2013**.

## 5. SEGUE

- **Segue: Decisione Saarbrücken**
  - Adeguatezza dell'AdS agli investimenti
    - i. Fino al 2024, l'aeroporto farà leva sugli AdS (in progressiva diminuzione) per compensare il *deficit* di finanziamento del capitale;
    - ii. nonostante sia atteso un graduale aumento delle entrate, non sono previsti utili dopo il 2024;
    - iii. → i costi di prestiti, garanzie o anticipi rimborsabili aggraverebbero il *deficit* di finanziamento nel LT.

## 5. SEGUE

- Adeguatezza dell'AdS al funzionamento
  - Il *business plan* non prevede che la gestione dell'aeroporto sia redditizia nel MT → l'aeroporto non riuscirebbe a rimborsare prestiti e pagare interessi → nessuna alternativa alle sovvenzioni;
  - l'importo dell'AdS è un importo fisso stabilito *ex ante* in misura non superiore al *deficit* di finanziamento di esercizio previsto nel periodo transitorio dal *business plan*.

## 5. SEGUE

### d. Effetto d'incentivazione

#### ADS ALL'INVESTIMENTO

- I lavori relativi all'investimento non devono essere stati già iniziati al momento della domanda di concessione

*Lavori iniziati* = sono stati intrapresi i lavori di costruzione, è stato assunto l'impegno ad acquistare gli impianti o un altro che rende l'investimento irreversibile, ad esclusione delle attività preparatorie, come il conseguimento di permessi e l'esecuzione degli studi preliminari di fattibilità).



## 5. SEGUE

- Inoltre, occorre:

- un'analisi controfattuale, che metta a confronto i previsti livelli di attività in presenza e in assenza di AdS o, in mancanza,
- un piano industriale ex ante che evidenzi l'esistenza di una differenza tra flussi di cassa positivi e negativi nell'arco della vita dell'investimento in termini di valore attuale netto.

### ADS AL FUNZIONAMENTO

C'è incentivo se è probabile che, in assenza dell'AdS e tenendo conto dell'eventuale presenza di AdS all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto sarebbe notevolmente ridotto.

## 5. SEGUE

- **Segue: Decisione Saarbrücken**
  - Effetto d'incentivo dell'AdS agli investimenti
    - lavori non iniziati al momento della domanda;
    - l'aeroporto non potrebbe attuare il progetto d'investimento senza l'AdS;
    - il *business plan* mostra che il *funding gap* eccede di ca. 15,7 milioni di euro i costi tot. d'investimento → impossibile attirare investitori privati

## 5. SEGUE

- Effetto d'incentivo dell'AdS al funzionamento
  - L'aeroporto non riesce a coprire i suoi costi di gestione e non produrrà utili dopo il 2024;
  - pur essendo prevista una stabile crescita del numero di passeggeri, l'aeroporto non riuscirà a coprire i costi di gestione con risorse proprie nei prossimi anni;
  - senza l'AdS al funzionamento, l'aeroporto non potrebbe mantenere il suo volume di traffico aereo e dovrebbe ridurre la sua attività
    - senza l'AdS l'aeroporto non potrebbe più operare

## 5. SEGUE

### e. Proporzionalità

#### - AdS agli investimenti

**AdS  $\leq$  costi straordinari** (dedotte le entrate straordinarie) derivanti dal progetto

oppure

**AdS  $\leq$  deficit di finanziamento** dei costi di capitale (stabilito sulla base di un piano industriale *ex ante* come il valore attuale netto della differenza tra i flussi di cassa positivi e negativi nell'arco di vita dell'investimento).

Il *deficit* di finanziamento varia in funzione delle dimensioni di un aeroporto (= traffico medio di passeggeri/anno)  $\rightarrow$  **intensità massime variano a seconda delle dimensioni**

**Costi ammissibili** sono quelli per investimenti in infrastrutture aeroportuali, incluse le spese di programmazione, infrastrutture di assistenza a terra (es. nastro di consegna bagagli) e attrezzature aeroportuali.

<b>Media passeggeri/anno</b>	<b>Intensità massima degli AdS agli investimenti</b>
<b>&gt;3 milioni e ≤ 5 milioni</b>	<b>≤ 25%</b> <b>Regioni remote: ≤ 45%</b>
<b>≤ 3 milioni e ≥ 1 milione</b>	<b>≤ 50%</b> <b>Regioni remote: ≤ 70%</b>
<b>&lt; 1 milione</b>	<b>≤ 75%</b>

**Regioni remote:** i che sono parte del territorio di uno SM e **aree scarsamente popolate** (Orient. 2014, par. 25 n. 27 e 28)

## 5. SEGUE

- Flessibilità: in circostanze eccezionali e sulla base di una valutazione caso per caso
  - progetti di investimento in aeroporti con un traffico di passeggeri medio  $<$  a 1 milione di passeggeri/anno situati in regioni periferiche con un *deficit* di finanziamento  $> 75\%$   $\rightarrow$  intensità  $> 75\%$ ;
  - progetti di investimento in aeroporti con un traffico medio  $>$  5 milioni di passeggeri/anno con un *deficit* di finanziamento  $\rightarrow$  AdS agli investimenti compatibile

## 5. SEGUE

### - AdS al funzionamento

- intensità:  $\leq 50\%$  deficit di finanziamento di esercizio iniziale **fino a 10 anni** (da aprile 2014), ma
- intensità:  $\leq 80\%$  deficit di finanziamento di esercizio iniziale per aeroporti **fino a 700.000 passeggeri/anno fino a 5 anni** (da aprile 2014);
- il piano industriale dell'aeroporto deve fare in modo che entro il 2024 i costi di esercizio siano integralmente coperti;
- dopo il 2024: AdS al funzionamento solo se conformi alle norme su SIEG e AdS orizzontali.

## 5. SEGUE

- Segue: Decisione Saarbrücken
  - Proporzionalità dell'AdS agli investimenti perché:
    - costi relativi all'infrastruttura aeroportuale, alle infrastrutture per i servizi di assistenza a terra e alle attrezzature aeroportuali (non investimenti in attività non inerenti al traffico aereo) → **tutti costi ammissibili**;
    - Saarbrücken ha un traffico medio **< 1 milione passeggeri/anno** → un'intensità = 75% è consentita;
    - non è nota un'analisi controfattuale (in assenza dell'AdS, non si realizzerebbe il progetto di investimento) → è compatibile **AdS < deficit di finanziamento** del progetto di investimento.



## 5. SEGUE

- Proporzionalità dell'AdS al funzionamento perché:
  - Saarbrücken ha traffico medio < 700.000 passeggeri/anno → consentito AdS pari all'80% del *deficit* di finanziamento di esercizio iniziale per 5 anni (AdS di ca. 19 milioni di euro a fronte di un *funding gap* iniziale di ca. 24 milioni di euro tra il 2015 e il 2019);
  - il piano industriale consentirà di coprire tutti i costi di gestione entro il 2024.

## 5. SEGUE

f. Effetti sufficientemente limitati sulla concorrenza e sugli scambi

- AdS agli investimenti

- Investimento nell'infrastruttura aeroportuale di un aeroporto situato nel bacino di utenza di un aeroporto esistente non funzionante alla sua piena capacità (o quasi) → AdS **incompatibile** (presumibilmente);

- Aeroporto **aperto a tutti** gli utenti a parità di condizioni oppure allocazione della sua capacità in base a criteri **obiettivi e non discriminatori.**

## 5. SEGUE

- Investimenti in aeroporti con un traffico medio **< 3 milioni di passeggeri/anno** → Obbligo di notificare regimi di AdS (non AdS individuali) + concessione di aiuti ai sensi del regime soggetta a verifica caso per caso della necessità, proporzionalità e incidenza su concorrenza/scambi limitata al massimo;
- Obbligo di notifica sempre individuale per AdS:
  - ad aeroporti con traffico medio di **> 3 milioni di passeggeri/anno**;
  - di intensità **> 75%** a favore di un aeroporto (non situato in zona remota) con traffico medio **< 1 milione di passeggeri/anno**
  - per investimenti per la **relocation di aeroporti**
  - ad aeroporti misti passeggeri/merci con **più di 200.000 tonnellate di merci nei due esercizi finanziari** anteriori alla notifica
  - per investimenti nella realizzazione di un **nuovo aeroporto passeggeri** (inclusa la riconversione di un campo di aviazione esistente);
  - per investimenti nella creazione/nello sviluppo di un aeroporto **situato entro una distanza di 100 Km o 60 minuti con un mezzo di trasporto terrestre** (inclusi treni AV) **da un aeroporto esistente.**

## 5. SEGUE

- Aiuti al funzionamento

- AdS ad aeroporto **nello stesso bacino di utenza di un aeroporto esistente con capacità disponibile** → il piano industriale, basato su corrette previsioni di traffico di merci e di passeggeri, deve individuare l'effetto probabile sul traffico nell'aeroporto esistente + tutti gli aeroporti nello stesso bacino di utenza devono essere in grado di coprire pienamente i costi di esercizio entro il 2024;
- aeroporto **aperto** a tutti gli utenti senza discriminazioni o allocazione della sua capacità in base a criteri **oggettivi e non discriminatori.**

## 5. SEGUE

- **Segue: Decisione Saarbrücken**

Limitata incidenza su concorrenza/scambi perché:

- l'aeroporto nello stesso bacino di utenza (Zweibrücken) non serve più voli commerciali di passeggeri;
- gli investimenti sovvenzionati non aumenteranno la capacità di traffico aereo di Saarbrücken;
- l'aeroporto non è riservato ad una compagnia aerea e già vi operano varie compagnie aeree;
- l'aeroporto ha un business model diverso dall'aeroporto più vicino (Metz).

## 5. SEGUE

- CUMULO

- Le intensità massime valgono anche se l'AdS è finanziato in parte con risorse unionali;
- **divieto di cumulo** con altri AdS, aiuti *de minimis* e/o finanziamenti dell'UE **ove si superi l'intensità** stabilita negli Orientamenti.

- Segue: Decisione *Saarbrücken*

AdS autorizzati non saranno cumulati con nessun'altra forma di aiuto.

## 5. SEGUE

- ADS A FAVORE DI **COMPAGNIE AEREE** PER IL **LANCIO DI UNA NUOVA ROTTA**

Non previsti dal RGEC, ma possono essere dichiarati compatibili ai sensi degli Orientamenti.

- a. Contributo al raggiungimento di un interesse comune: migliorare la **mobilità dei cittadini** dell'UE e la **connettività delle regioni** e/o facilitare lo **sviluppo di regioni remote**.

Collegamento operato dalla nuova rotta già servito da un servizio ferroviario ad AV o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe (es. durata del viaggio) → mancanza di un obiettivo di interesse comune.

## 5. SEGUE

### b. Necessità dell'intervento statale

Sono compatibili:

- AdS di avviamento a rotte che collegano un aeroporto con **< 3 milioni di passeggeri/anno** con un altro aeroporto entro lo SEE
- AdS di avviamento a rotte che collegano un **aeroporto situato in una regione remota** con un altro aeroporto (all'interno/all'esterno dello SEE)
- AdS di avviamento a rotte che collegano un aeroporto con **> 3 milioni di passeggeri/anno** e **< 5 milioni di passeggeri/anno** che non si trovano in regioni remote solo in casi eccezionali debitamente motivati

Incompatibili gli AdS di avviamento a rotte che collegano un aeroporto con **> 5 milioni di passeggeri/anno** non situati in regioni remote.



## 5. SEGUE

### c. Adeguatezza dell'AdS

- i. Un piano industriale ex ante della compagnia aerea deve prevedere che la nuova rotta presenti **prospettive di redditività** per la compagnia aerea **senza finanziamento pubblico dopo 3 anni**.
- ii. In assenza di un piano industriale per una rotta, ogni compagnia aerea deve assumere l'impegno irrevocabile con l'aeroporto ad operare la nuova rotta per un periodo almeno pari a quello di erogazione dell'AdS

## 5. SEGUE

### d. Effetto d'incentivo

- i. in assenza dell'AdS la nuova rotta non sarebbe stata attivata;
- ii. la nuova rotta diventerà operativa solo dopo la presentazione della domanda di AdS all'Autorità erogatrice.

### e. Proporzionalità

- intensità massima: **50% dei diritti aeroportuali** in relazione a una rotta fino a **tre anni**;
- costi ammissibili: solo diritti aeroportuali relativi alla **nuova rotta**

## 5. SEGUE

- f. Prevenzione di effetti distorsivi su concorrenza/scambi
- **Nessun AdS** quando il collegamento operato con una nuova rotta è già effettuato da un **servizio ferroviario ad AV** o da un **altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe**;
  - obbligo di dare **adeguata pubblicità** al progetto di AdS per avvio di nuove rotte affinché tutte le compagnie aeree interessate possano presentare offerte;
  - **divieto di cumulo** con AdS relativi alla stessa rotta;
  - obbligo di **notificare individualmente** gli AdS all'avviamento ad aeroporti **non situati in regioni remote** con un traffico medio **> 3 milioni di passeggeri/anno**.

## 5. SEGUE

- Decisione 4.8.2017 - SA. 47746 - **Start-up aid to Maastricht-Aachen airport**
  - Misura: **sovvenzioni** alle compagnie aeree per il lancio di nuove rotte nell'aeroporto di Maastricht-Aachen, con un traffico aereo medio di **234.666 passeggeri/anno** tra il 2014 e il 2015, che dista ca. 85 km e 52 minuti in macchina dall'aeroporto di Eindhoven (Paesi Bassi) e ca. 49 km e 35 minuti in macchina dall'aeroporto di Liegi (Belgio), nonché ca. 42 km e 36 minuti in macchina dalla stazione ferroviaria anche per treni ad AV Aachen Hauptbahnhof e ca. 45 km e 37 minuti in macchina dalla stazione ferroviaria anche per treni ad AV di Liège – Guillemins.
  - Obiettivo: migliorare i collegamenti tra il Limburg e altri SM

## 5. SEGUE

- Beneficiari: le compagnie aeree, selezionate attraverso una gara pubblica, che lanceranno nuove rotte di collegamento aeree tra Maastricht-Aachen e un Paese dello SEE.
- Importo e intensità:
  - ammontare complessivo del regime = 10 milioni di euro (massimo 2,5 milioni/anno);
  - finanziamento erogabile a ciascun beneficiario **≤ 50% dei diritti aeroportuali dovuti sulla nuova rotta**
- Durata: regime in vigore dall'autorizzazione fino a dicembre 2019; gli AdS all'avviamento saranno erogabili solo **per i primi 3 anni di operatività della nuova rotta**

## 5. SEGUE

- Granting Authority: aiuti erogati dalla provincia di Limburg a valere sul suo bilancio.
- Trasparenza:
  - il regime sarà pubblicato sul sito internet della provincia di Limburg e sulla Gazzetta ufficiale;
  - su un sito Internet statale saranno pubblicati: il testo completo del regime e i provvedimenti di erogazione individuali; l'identità dell'Autorità erogatrice e di ciascun beneficiario, nonché l'importo di ciascun aiuto; la finalità dell'aiuto, la data dell'erogazione e il tipo di impresa beneficiaria; un riferimento alla decisione della Commissione europea; la regione e il settore economico interessati.

## 5. SEGUE

- **Paesi Bassi: argomenti a sostegno della compatibilità**
  - In assenza dell'AdS, le compagnie aeree non sarebbero disposte a lanciare le nuove rotte: trattandosi di un aeroporto locale di ridotte dimensioni, vi è il rischio che il rendimento dell'investimento nei primi anni sia troppo basso (→ l'AdS pone rimedio allo scarso rendimento nei primi anni, dopodiché la nuova rotta diventa redditizia).
  - Gli aeroporti di Eindhoven e di Liegi distano meno di 100 km da quello di Maastricht-Aachen, quindi ricadono nello stesso bacino di utenza. Tuttavia, non vi saranno sovrapposizioni tra le nuove rotte e quelle servite da questi aeroporti.

## 5. SEGUE

- Una rotta è sovvenzionabile se soddisfa i seguenti requisiti:
  - **non ve ne è un'altra** che collega già l'aeroporto di Maastricht-Aachen con quello indicato nell'offerta;
  - **non vi è già un collegamento ferroviario ad AV** nello stesso bacino di utenza a condizioni analoghe;
  - non è già operata da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza a condizioni analoghe;
  - dev'essere "nuova" nel senso che: non sarà servita da una compagnia aerea nei 12 mesi anteriori alla sua data di lancio; **non ne è stato annunciato il lancio** nei 12 mesi anteriori alla pubblicazione del bando di gara; **non si sovrappone** con rotte operate o che saranno operate dagli aeroporti di Eindhoven e Liegi nel prossimo futuro.



## 5. SEGUE

- Le compagnie devono presentare:
  - un business plan (da cui risulti (*inter alia*) la logica commerciale della rotta proposta, una stima della media di passeggeri all'anno, le ragioni per le quali la nuova rotta non sarebbe finanziariamente sostenibile per i primi 3 anni senza l'AdS e perché non la si lancerebbe senza l'AdS) oppure, in mancanza,
  - la dichiarazione di impegno irrevocabile ad operare la rotta per un periodo almeno pari a quello di erogazione dell'AdS.

## 5. SEGUE

- **Ulteriori precauzioni:**
  - **la provincia di Limburg monitorerà la corretta attuazione di ogni offerta;**
  - **l'AdS sarà revocato se la compagnia beneficiaria non opererà la rotta nei termini indicati nell'offerta;**
  - **l'AdS non è cumulabile con altri AdS relativi alla stessa rotta.**

## 5. SEGUE

- **Commissione: accertamento dell'esistenza di un AdS:**
  - la misura imputabile allo Stato e attuata con risorse pubbliche
  - è diretta ad imprese (compagnie aeree che effettuano voli commerciali)
  - procura un vantaggio sotto forma di risparmio dei costi ai beneficiari
  - è concessa **solo alle compagnie aeree selezionate disposte ad offrire un certo servizio** (ad esclusione di tutte le altre) → è selettiva
  - rafforza la posizione di alcune imprese in concorrenza con altre (anche di altri SM), in un settore (quello dell'aviazione civile) ormai completamente liberalizzato e concorrenziale → incide sulla concorrenza e sugli scambi.

## 5. SEGUE

- Commissione: valutazione di compatibilità
  - a. Contributo ad un interesse comune
    - il regime mira a migliorare collegamenti tra il Limburg e altri Paesi europei e, quindi, **favorisce la mobilità dei cittadini europei**;
    - nonostante le città di Aachen e Liegi siano vicine, il Limburg incontra dei **problemi legati all'insufficienza dei collegamenti internazionali** (che induce le persone a cercare lavoro altrove e le imprese ad investire in regioni limitrofe meglio collegate, piuttosto che nel Limburg);
    - le nuove rotte **non si sovrapporranno a quelle operate negli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza.**

## 5. SEGUE

### - Effetto d'incentivo

- È altamente improbabile che siano aperte nuove rotte in assenza dell'AdS;
- al momento della domanda di concessione dell'AdS, le compagnie aeree devono spiegare perché non lancerebbero nuove rotte;
- le autorità verificano che la nuova rotta non sia stata lanciata prima della presentazione della domanda di AdS.

### - Proporzionalità

L'AdS coprirà il **50% dei diritti aeroportuali** sulla nuova rotta **per i primi 3 anni** di operatività di quest'ultima.

## 5. SEGUE

- Limitazione degli effetti negativi su concorrenza/scambi
  - **Non ci sono collegamenti di trasporto ferroviario ad AV da/verso il Limburg;**
  - **non saranno sovvenzionate rotte già servite a condizioni analoghe (es. durata del viaggio) da servizi di trasporto ferroviario offerti dalle stazioni di Aachen e di Liegi-Guillemins;**
  - **non saranno sovvenzionate rotte già servite o che saranno servite da collegamenti aerei da/verso gli aeroporti di Maastricht-Aachen, Eindhoven e Liegi;**
  - **il numero di partecipanti alla gara sarà basso a causa del ridotto numero di passeggeri dell'aeroporto (ca. 180.000 nel 2016) e dell'importo contenuto del regime.**

## 5. SEGUE

### - Necessità dell'intervento statale

Maastricht-Aachen è un aeroporto con **< 3 milioni passeggeri/anno** e le nuove rotte lo collegheranno con altri Paesi dello SEE

### - Adeguatezza della misura

- i. Da un'**indagine di mercato** risulta che le compagnie aeree considerano le sovvenzioni l'unica forma di aiuto che può incoraggiarle ad assumersi il rischio di lanciare nuove rotte nelle situazione di mercato attuale;
- ii. senza l'aiuto le compagnie aeree non sono disposte a lanciare rotte che non saranno redditizie nei primi anni di operatività.

## 5. SEGUE

- **AIUTI A CARATTERE SOCIALE PER I SERVIZI DI TRASPORTO AEREO (meglio se regimi) compatibili ex art. 107 n. 2 lett. a) TFUE e Orientamenti del 2014 se:**
  - sono effettivamente a favore dei consumatori finali;**
  - sono riservati ad alcune categorie di passeggeri che viaggiano su una tratta (es. bambini, persone con disabilità, persone con basso reddito, studenti, persone anziane) oppure servono a collegare la popolazione residente in aree remote (es. isole e aree scarsamente popolate);**
  - sono concessi senza discriminazioni riguardo alle compagnie aeree che prestano il servizio.**



## 5. SEGUE

- **Decisione 3.12.2015 - SA.42392 – Regime di esenzione dalle tasse aeroportuali dei residenti nelle isole e altre categorie**
  - I passeggeri che partono da un qualsiasi aeroporto in Germania sono soggetti ad una tassa sul trasporto aereo. La tassa è riscossa dalla compagnia aerea (inclusa nel costo del biglietto) e riversata all'erario.
  - In base al regime di aiuti, la tassa non si applicherà alle persone che risiedono principalmente in un'isola appartenente alla Germania, alle persone che soggiornano in un'isola e che necessitano di prendere un volo per sottoporsi ad un trattamento sanitario altrove e persone che svolgono un'attività rientrante nell'esercizio dei pubblici poteri sull'isola (es. forze di polizia, ufficiali della dogana, persone della protezione civile).

## 5. SEGUE

- Il regime riguarda i voli tra un'isola (non connessa con trasporto aereo o ferroviario alla terraferma) e gli aeroporti sulla terraferma o su altre isole che distano non più di 100 Km (→ aeroporti tedeschi, olandesi, danesi e polacchi)
- I beneficiari sono tutte le compagnie aeree che effettuano simili collegamenti aerei
- La dotazione annuale del regime è di ca. 200.000 euro

## 5. SEGUE

- Commissione: esistenza di un AdS perché la misura
  - causa una riduzione del gettito fiscale all'erario
  - **ne sono beneficiari** (non solo gli utenti, ma anche) **le compagnie aeree** (→ delle imprese)
  - procura un vantaggio economico alle compagnie aeree in quanto i passeggeri sono incentivati a prendere voli dal minor costo (→ **incremento delle entrate** per le compagnie)
  - è selettiva perché riguarda solo il settore del trasporto aereo di passeggeri e, in particolare, le **compagnie aeree che effettuano voli da/verso le isole tedesche**
  - rafforza la posizione di imprese in concorrenza con altre.

## 5. SEGUE

- Commissione: valutazione della compatibilità dell'AdS
  - le compagnie aeree deducono integralmente la tassa dal costo del biglietto → l'esenzione fiscale è effettivamente a vantaggio degli utenti finali
  - la misura ha carattere sociale perché riguarda residenti delle isole e categorie di persone che sono costrette a prendere voli a partire dalle isole
  - nessuna compagnia aerea viene discriminata.