

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – WŁOCHY

Pomoc państwa SA.23098 (C 37/2007) – Aeroporto di Alghero

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/C 40/03)

Pismem z dnia 27.06.2012, zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Republikę Włoską o swojej decyzji w sprawie rozszerzenia formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja rozszerza formalne postępowanie wyjaśniające, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffe Aides d'Etat
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks: +32 2 296 12 42

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom włoskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I. PROCEDURA

Pismem z dnia 22 grudnia 2003 r. Komisja otrzymała skargę od Air One, włoskiego przewoźnika lotniczego, twierdzącego, że operatorzy różnych portów lotniczych we Włoszech, w tym portu lotniczego Alghero, przyznali pomoc niezgodną z prawem przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair w formie kilku umów określających warunki korzystania z włoskich lotnisk. Następnie pismami z dnia 26 października 2006 r. i 10 stycznia 2007 r. skarżący ograniczył swoje zastrzeżenia co do domniemanego przyznania pomocy w ramach umów zawartych pomiędzy operatorem portu lotniczego Alghero, SOGEEAL, i przedsiębiorstwem Ryanair. Komisja przekazała Włochom jawną wersję skargi i kolejne dokumenty uzupełniające, między innymi w dniu 9 lipca 2004 r. Władze włoskie przedstawiły swoje uwagi, między innymi w dniu 5 października 2004 r. i w dniu 5 listopada 2004 r.

14 marca 2005 r.; 27 czerwca 2006 r.; 30 listopada 2006 r.; 19 lutego 2007 r. Władze włoskie przesłały kilka odpowiedzi, w tym datowanych w następujących dniach: 17 czerwca 2005 r.; 30 czerwca 2005 r.; 17 stycznia 2007 r.; 16 marca 2007 r.; 26 marca 2007 r.

Po zbadaniu informacji dostarczonych przez Włochy Komisja w dniu 12 września 2007 r. wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające określone w art. 108 ust. 2 TFUE. Decyzja została przekazana Włochom w tym samym dniu. Władze włoskie przekazały swoje uwagi na temat decyzji w dniu 14 listopada 2007 r.

Dnia 17 stycznia 2008 r. Komisja opublikowała w Dzienniku Urzędowym swoją decyzję o wszczęciu postępowania wyjaśniającego⁽¹⁾. Sprostowanie do decyzji z dnia 12 września 2007 r. zostało opublikowane w dniu 12 lutego 2008 r.⁽²⁾

Komisja skierowała do Włoch szereg wniosków o udzielenie informacji, w tym datowanych w następujących dniach:

⁽¹⁾ Decyzja Komisji C37/2007 – Włochy - Air One/Ryanair - Aéroport d'Alghero, Dz.U. C 12 z 17.1.2008 r., s. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 38 z 12.2.2008, s. 19.

W dniu 18 lutego 2008 r. Ryanair i SOGEAAL przedstawiły swoje uwagi na temat decyzji Komisji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego; przedsiębiorstwo SOGEAAL uzupełniło swoje uwagi pismem z dnia 16 czerwca 2008 r. Uwagi te zostały przekazane przez Komisję władzom włoskim dnia 28 lutego 2008 r.

W dniu 20 czerwca 2008 r. Air One przesłał uzupełnienie do pierwotnej skargi, które następnie przesłano władzom włoskim dnia 10 grudnia 2008 r. Władze włoskie przedstawiły uwagi w dniu 13 lutego 2009 r.

Dodatkowy wniosek o udzielenie informacji został wysłany do władz włoskich w dniu 30 marca 2011 r. Region Sardynii i włoskie ministerstwo transportu udzieliły odpowiedzi odpowiednio w dniu 31 sierpnia 2011 r. i w dniu 9 września 2011 r.

Przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło informacje i dokumenty w trakcie postępowania, w tym 5 marca 2010 r., 22 lipca 2011 r. i 16 kwietnia 2012 r. W dniu 19 października 2011 r. Komisja przekazała uwagi przedsiębiorstwa Ryanair władzom włoskim. W dniu 15 lutego 2012 r. Włochy przedstawiły swoje komentarze odnośnie do uwag przedsiębiorstwa Ryanair.

II. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

W dniu 12 września 2007 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w oparciu o informacje dostępne na tym etapie. W decyzji z 2007 r. Komisja uznała, że poddane kontroli środki pomocy, w tym rekompensaty i wsparcie finansowe przyznane przedsiębiorstwu SOGEAAL i zwiększenie jego kapitału z jednej strony oraz porozumienia z przewoźnikami lotniczymi obsługującymi połączenia z portem lotniczym Alghero z drugiej strony, mogą zawierać elementy pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności tych potencjalnie niezgodnych z prawem środków pomocy z rynkiem wewnętrznym.

Na podstawie informacji otrzymanych przez Komisję od momentu wszczęcia procedury obecne rozszerzenie postępowania obejmuje:

- wszystkie środki na rzecz zarządzającego portem lotniczym przedsiębiorstwa SOGEAAL przyznane od 2000 r., dotyczące w szczególności: (i) zastrzyków kapitałowych i rekompensaty strat poniesionych przez region Sardynii oraz innych publicznych udziałowców; (ii) wkładów finansowych na rzecz osprzętu i prac, wniesionych przez region Sardynii; (iii) finansowania infrastruktury i urządzeń portu lotniczego przez państwo;
- wszystkie środki przyznane na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair i jego spółki zależnej AMS, jak również na rzecz innych przedsiębiorstw lotniczych korzystającym z tego portu lotniczego od 2000 r. W szczególności środki te obejmują dotacje w postaci wkładów finansowych przyznanych bezpośrednio z przedsiębiorstwa SOGEAAL bądź przekazanych za jego pośrednictwem w drodze szeregu umów

o usługach portu lotniczego i umów o usługach marketingowych zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair i innymi przewoźnikami lotniczymi od 2000 r.

III. OCENA ŚRODKÓW

Potencjalna pomoc dla operatora portu lotniczego

Komisja ma wątpliwości na obecnym etapie postępowania, czy władze publiczne zachowywały się jak inwestor prywatny w warunkach gospodarki rynkowej, pokrywając straty i odbudowując kapitał operatora lotniska. Ponadto Komisja ma wątpliwości co do tego, czy w przypadku finansowania infrastruktury portu lotniczego państwo i inne organy publiczne działały zgodnie z zasadą prywatnego inwestora. Na podstawie dostępnych informacji Komisja nie może wykluczyć, że wspomniane powyżej środki stanowią środki pomoc państwa.

Jeżeli te dotacje finansowe stanowią pomoc państwa, Komisja wyraża wątpliwości, czy są one zgodne z rynkiem wewnętrznym.

Potencjalna pomoc dla przewoźników lotniczych

Na bieżącym etapie postępowania Komisja wyraża wątpliwości, czy przy zawieraniu umów z przewoźnikami lotniczymi, w szczególności z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS oraz z innymi przewoźnikami, w szczególności takimi jak Germanwings, Volare, Meridiana Fly, Alitalia, Air Italy, Bmibaby, Air Vallée, operator portu lotniczego i jego udziałowcy publicznie postępowali zgodnie z zasadą prywatnego inwestora.

Odnośnie do Ryanair i AMS Komisja uważa na obecnym etapie postępowania, że umowy o usługach portu lotniczego i usługach marketingowych muszą być oceniane łącznie, jako że Ryanair i AMS (w przypadku gdy AMS był również zaangażowany) był jednym i tym samym beneficjentem przedmiotowych środków pomocy w chwili zawarcia każdej umowy.

Komisja stwierdza wstępnie, że na podstawie dostępnych informacji nie można wykluczyć, że Ryanair/AMS i inni przewoźnicy lotniczy skorzystali z pomocy państwa, ale uważa, że nie posiada wystarczających informacji, które pozwalałyby jej w pełni przeanalizować tę kwestię.

W celu dokonania oceny omawianej sprawy Komisja uważa na obecnym etapie, na podstawie dostępnych jej informacji, że postępowanie operatora lotniska, SOGEAAL, i jego udziałowców, Sardynii i innych podmiotów publicznych powinno być rozpatrywane łącznie w kontekście ich relacji z przedsiębiorstwem Ryanair i innymi przewoźnikami lotniczymi.

Komisja podaje w wątpliwość zgodność tych ewentualnych środków pomocy z rynkiem wewnętrznym.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 każda pomoc niezgodna z prawem podlega odzyskaniu od beneficjenta.

TEKST PISMA

„Signor Ministro,

la Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle vostre autorità relativamente alla misura summenzionata, ha deciso di estendere il procedimento d'indagine sancito dall'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE").

1. PROCEDIMENTO

1. Con lettera del 22.12.2003, la Commissione ha ricevuto una denuncia da parte di Air One S.p.A., un vettore aereo italiano, relativa a presunte concessioni, da parte di alcuni operatori che gestiscono diversi aeroporti italiani, di aiuti illegali alla compagnia aerea Ryanair Ltd. ("Ryanair"), tramite numerosi accordi che istituiscono condizioni operative negli aeroporti italiani. L'autore della denuncia ha indicato che gli aeroporti coinvolti erano quelli di Alghero, Pescara e Roma, gestiti rispettivamente da SOGEAAL S.p.A. ("SOGEAAL"), SAGA S.p.A. e Aeroporti di Roma S.p.A., così come gli aeroporti di Pisa, Treviso e Bergamo (Orio al Serio).
2. Con lettera dell'11.6.2004, l'autore della denuncia ha invitato formalmente la Commissione a definire la sua posizione rispetto alla denuncia sporta ai sensi dell'articolo 256 del TFUE e ha adito il Tribunale con un ricorso per carenza. Il Tribunale ha respinto l'azione, adducendo come motivazione il fatto che "questi elementi non permettono di ritenere che, alla data della diffida ad agire, la durata dell'esame della denuncia eccedesse i limiti del termine ragionevole" ⁽¹⁾.
3. Con lettera del 9.7.2004, la Commissione ha trasmesso all'Italia una versione non riservata della denuncia. Con lettera del 30.7.2004, le autorità italiane hanno richiesto una proroga della scadenza per fornire i propri commenti. Detta proroga è stata concessa dalla Commissione con lettera del 10.8.2004. L'Italia ha trasmesso i propri commenti con lettere del 5.10.2004 e del 5.11.2004.
4. Ulteriori informazioni sono state richieste dalla Commissione all'Italia con lettera del 14.3.2005. Una proroga per la scadenza è stata richiesta dalle autorità italiane con lettera dell'11.4.2005. La Commissione ha accordato la proroga della scadenza con lettera del 16.4.2005. Le autorità italiane hanno fornito le informazioni richieste con lettera del 17.6.2005. Con lettera del 30.6.2005 le autorità italiane hanno inviato ulteriori informazioni ai servizi della Commissione.
5. Con lettera del 21.11.2005 l'autore della denuncia ha richiesto alla Commissione di estendere la propria indagine agli aeroporti di Bari e Brindisi. Con lettera del 18.5.2006 l'autore della denuncia ha formalmente invitato la Commissione a definire la sua posizione ai sensi dell'articolo 265 del TFUE. A questa lettera la Commissione ha risposto con lettera del 14.7.2006.
6. In seguito, con lettere del 26.10.2006 e del 10.1.2007, l'autore della denuncia ha limitato le sue obiezioni ai presunti aiuti concessi ai sensi degli accordi firmati tra l'operatore dell'aeroporto di Alghero, SOGEAAL, e Ryanair. In data 12.2.2007, l'autore della denuncia ha invitato la Commissione ad agire a tal riguardo ai sensi dell'articolo 265 del TFUE.
7. Con lettere del 27.6.2006 e del 30.11.2006 la Commissione ha richiesto all'Italia ulteriori informazioni, che sono state parzialmente trasmesse con lettera del 17.1.2007. Un'altra richiesta d'informazioni è stata inviata all'Italia con lettera del 19.2.2007. Le autorità italiane hanno risposto con lettere del 16.3.2007 e del 26.3.2007.
8. Dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane, in data 12.9.2007 la Commissione ha deciso di aprire un procedimento d'indagine ai sensi dall'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE. La decisione è stata trasmessa all'Italia nella data ed è stata in seguito pubblicata sulla Gazzetta ufficiale ⁽²⁾.
9. Con lettere del 15.10.2007 e del 22.10.2007 l'Italia ha richiesto alla Commissione una proroga della scadenza per fornire le osservazioni relative alla decisione della Commissione di aprire il procedimento d'indagine. La Commissione ha concesso una proroga della scadenza con lettera del 23.10.2007. L'Italia ha fornito le sue osservazioni in data 14.11.2007.
10. Con lettera del 31.1.2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione di un errore nella decisione della Commissione pubblicata in data 17.1.2008 ⁽³⁾. La Commissione ha risposto con lettera del 5.2.2008. La Commissione ha pubblicato una rettifica della sua decisione del 12 settembre 2007 in data 12.2.2008 ⁽⁴⁾.
11. In data 18.2.2008, Ryanair ha presentato le sue osservazioni relative alla decisione della Commissione di aprire il procedimento d'indagine. Nella stessa data, SOGEAAL ha presentato le sue osservazioni relative alla decisione della Commissione di aprire il procedimento d'indagine, integrate da ulteriori informazioni inviate con lettera del 16.6.2008. In data 20.2.2008, la Commissione ha ricevuto le osservazioni della Regione Sardegna.
12. Con lettera del 28.2.2008 la Commissione ha inoltrato all'Italia le osservazioni dei terzi (Ryanair e SOGEAAL).
13. Con lettera del 20.6.2008 Air One S.p.A. ha fornito alla Commissione un'integrazione della denuncia iniziale. Detta integrazione è stata inviata all'Italia, affinché elaborasse i suoi commenti, con lettera del 10.12.2008.

⁽¹⁾ Sentenza del 10.5.2006 nella causa T-395/04, Air One Spa contro Commissione dell'Unione europea.

⁽²⁾ Decisione della Commissione C37/2007 – Italia – Air One/Ryanair – Aeroporto d'Alghero, GU C 12 del 17.1.2008, pag. 7.

⁽³⁾ L'errore riguardava le cifre: a pagina 13, paragrafi 49 e 51, al posto di «[tra 70 000 e 80 000]», era indicato: «[tra 7 000 000 e 8 500 000]».

⁽⁴⁾ GU C 38 del 12.2.2008, pag. 19.

14. Con lettera del 15.1.2009 le autorità italiane hanno richiesto una proroga della scadenza per la presentazione dei commenti. La Commissione ha accordato la proroga della scadenza con lettera del 20.1.2009. In data 13.2.2009, le autorità italiane hanno presentato le proprie osservazioni ai servizi della Commissione.
15. In data 1.9.2009, la Commissione ha firmato un contratto di consulenza con Ecorys Netherlands BV per la redazione di una relazione di valutazione finanziaria sull'indagine in corso concernente gli aiuti di Stato relativi all'aeroporto di Alghero ("relazione Ecorys"). Ecorys ha fornito la sua relazione finale in data 30.3.2011.
16. Con lettera del 5.3.2010 Ryanair ha presentato alla Commissione ulteriori informazioni relative alle indagini in corso sugli aiuti di Stato che coinvolgevano Ryanair, tra cui quelle relative all'aeroporto di Alghero.
17. In data 30.3.2011, la Commissione ha inviato all'Italia una richiesta di ulteriori informazioni e ha inoltre fornito all'Italia una copia della relazione Ecorys, affinché l'Italia potesse formulare i suoi commenti.
18. Una richiesta d'informazioni è stata inviata a Ryanair in data 8.4.2011. Ryanair ha risposto con lettera del 22.7.2011.
19. Con lettere del 23.5.2011 e del 30.5.2011 le autorità italiane hanno richiesto una proroga della scadenza per fornire le informazioni richieste dalla Commissione in data 30.3.2011. Le autorità italiane hanno inoltre richiesto la traduzione in italiano della versione inglese della relazione Ecorys. In data 14.6.2011 l'Italia ha confermato la richiesta di traduzione e nella stessa data l'Italia ha rinunciato alla richiesta di proroga della scadenza per fornire la risposta. In data 1.8.2011, la Commissione ha inviato all'Italia la traduzione della relazione Ecorys.
20. Con lettere del 31.8.2011 e del 9.9.2011 la Regione Sardegna e il ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno fornito le rispettive risposte alla richiesta d'informazioni del 30.3.2011.
21. Con lettera del 19.10.2011 la Commissione ha trasmesso all'Italia le osservazioni di Ryanair. Con lettera del 16.11.2011 l'Italia ha chiesto una proroga della scadenza per formulare i suoi commenti. Le autorità italiane hanno inoltre richiesto la traduzione in italiano della versione inglese della relazione di valutazione, stilata da Oxera per conto di Ryanair, del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato ("MEIP"), su cui era stato chiesto alle autorità italiane di fornire dei commenti. Con lettera del 17.11.2011 la Commissione ha accordato la proroga della scadenza. In data 23.1.2012 la Commissione ha inviato all'Italia la traduzione della relazione Oxera.
22. In data 15.2.2012 l'Italia ha presentato i suoi commenti sulle osservazioni di Ryanair e, in particolare, sulla relazione Oxera.
23. In data 17.2.2012 la Commissione ha inviato a Ryanair un questionario relativo a una serie d'indagini in corso sugli aiuti di Stato, ivi compreso anche l'aeroporto di Alghero. Ryanair ha risposto con lettera del 16.4.2012.

2. INFORMAZIONI GENERALI RIGUARDANTI L'AEROPORTO

2.1. Aeroporto di Alghero

24. L'aeroporto di Alghero è situato nella Sardegna nord-occidentale. Considerando il basso tenore di vita e lo scarso sviluppo della rete di infrastrutture, la regione è stata inserita nelle regioni dell'obiettivo 1, secondo la politica dei Fondi strutturali dell'UE 2000-2006.
25. L'aeroporto di Alghero è stato originariamente costruito in qualità di aeroporto militare e nel 1974 è stato convertito in aeroporto civile. Le infrastrutture sono state ampliate nel corso degli anni '60 e '80, in seguito al processo di smilitarizzazione dei servizi di assistenza di volo.
26. L'aeroporto di Alghero si trova a 128 km dall'aeroporto più vicino, quello di Olbia (destinato al turismo stagionale con un elevato profilo di spesa) e a 235 km dal secondo aeroporto più vicino, quello di Cagliari (concentrato su voli regolari di notevole importanza per i passeggeri d'affari). Gli altri due aeroporti dell'isola, sebbene più vicini ad Alghero, offrono servizi parzialmente diversi: Oristano, a 133 km a sud, sulla costa occidentale tra Olbia e Cagliari, finora ha avuto un'attività operativa limitata e Tortolì-Arbatax, a 225 km a est, fornisce principalmente collegamenti estivi ⁽¹⁾.
27. Secondo le informazioni presentate dall'Italia, basandosi su di una distanza di viaggio di 60 minuti, l'aeroporto serve un'area che copre il 35 % della Sardegna, comprese le province di Sassari, Oristano e Nuoro, con una popolazione compresa tra i 450 000 e i 650 000 abitanti. Tale area ospita inoltre una densa rete industriale ⁽²⁾. Le autorità italiane affermano che, considerando la posizione geografica e le peculiarità della rete di trasporti (modi di trasporto su strada e ferrovia), l'aeroporto di Alghero non è sostituibile con gli altri aeroporti della Sardegna.
28. Nel 2011 l'aeroporto ha avuto più di 1,5 milioni di passeggeri. Dal 2000 al 2011 il traffico è notevolmente aumentato, passando da meno di 1 milione fino al 2004 a 1 milione nel 2005 per raggiungere progressivamente il livello odierno a partire dal 2009. La tabella seguente illustra l'evoluzione del traffico tra il 2000 e il 2011 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Le distanze sono quelle che risultano dal sito <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>.

⁽²⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegato 3.

⁽³⁾ Cfr. il sito <http://www.assaeroporti.it/ViewPasseggeriProg.asp?mese=12&anno=2011&lingua=it> per le cifre che fanno riferimento al "traffico commerciale", al netto dell'"aviazione generale". Dette cifre, fondamentalmente, coincidono con quelle indicate nella lettera inviata dall'Italia in data 31 agosto 2011, allegato 27.

Tabella 1 – Evoluzione del traffico passeggeri all'aeroporto di Alghero

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
663 570	680 854	803 763	887 127	997 674	1 078 671	1 069 595	1 299 047	1 379 791	1 506 080	1 387 287	1 513 245

29. Le infrastrutture dell'aeroporto di Alghero sono di proprietà dello Stato italiano. Attualmente sono gestite da SOGEAAL, una società a capitale pubblico (cfr. più avanti la sezione 2.2.).

30. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità italiane, la principale compagnia aerea che usa l'aeroporto dal 2000 è Ryanair.

31. Ryanair ha cominciato le sue operazioni nell'aeroporto di Alghero nel 2000. La prima rotta è stata inaugurata tra Alghero e Londra Stansted nel giugno del 2000; si sono poi aggiunte le rotte da Alghero a Francoforte Hahn nell'ottobre del 2003 e da Alghero a Girona nel febbraio del 2004. Negli anni successivi sono state aggiunte ulteriori rotte.

32. Altre compagnie aeree, comprese alcune *low cost*, operano all'aeroporto dal 2000 (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, Bmibaby, EasyJet, Air One, Volare, Alitalia)⁽¹⁾. Più recentemente, Air One è diventata il secondo maggior operatore dell'aeroporto.

33. In particolare, Ryanair ha attualmente 64 voli in partenza e 66 in arrivo al giorno, rispetto ai 46 voli in partenza e ai 56 voli in arrivo di Air One e rispetto a un numero compreso tra 1 e 5 voli per altre compagnie aeree *low cost*⁽²⁾.

2.2. Evoluzione della gestione dell'aeroporto dal 1995

34. Prima dell'attuazione della riforma aeroportuale del 1993⁽³⁾, l'aeroporto era gestito direttamente dallo Stato. Nel 1997, le autorità italiane hanno istituito l'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – creato per vigilare sul settore dell'aviazione civile in Italia⁽⁴⁾. Da allora le infrastrutture aeroportuali vengono gratuitamente asse-

gnate all'ENAC, il quale a sua volta le assegna a terzi tramite concessioni⁽⁵⁾. Una concessione di questo tipo e le relative convenzioni disciplinano le condizioni per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali da parte del mandatario – il gestore dell'aeroporto.

35. I gestori dell'aeroporto pagano un canone di concessione all'ENAC, potendo al tempo stesso beneficiare dei ricavi derivanti sia dalle attività relative all'aviazione (per esempio, i diritti di atterraggio e di parcheggio, i diritti di imbarco dei passeggeri, i corrispettivi relativi al rifornimento di carburante), sia dalle attività non relative all'aviazione (per esempio, attività commerciali o locazione di spazi). In particolare, i ricavi degli operatori aeroportuali possono comprendere: (i) i diritti aeroportuali, decisi dallo Stato tramite l'ENAC; (ii) i corrispettivi dei servizi di assistenza a terra, decisi dall'operatore aeroportuale e "notificati" al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in caso di non opposizione, sono considerati approvati). Questi sono oggetto di un negoziato trasparente e non discriminatorio con i vettori aerei, che possono ottenere degli sconti; (iii) i ricavi per le attività commerciali (fornite direttamente oppure assegnate a terzi)⁽⁶⁾. Inoltre, i gestori aeroportuali possono eseguire attività di assistenza a terra, a condizione che mantengano conti separati⁽⁷⁾.

36. Nel 1995 una concessione parziale e provvisoria⁽⁸⁾ per la gestione dell'aeroporto di Alghero è stata assegnata a SOGEAAL senza una gara pubblica⁽⁹⁾. A questo sono seguiti altri atti di concessione parziale, che hanno successivamente ampliato il campo d'applicazione della concessione iniziale, aggiungendo parti e aree dell'aeroporto e, parallelamente, licenze per attività. Nel 1999 SOGEAAL ha richiesto la concessione totale per gestire l'aeroporto, e ha ottenuto infine la concessione totale di gestione in data 3 agosto 2007. Nessuna di queste fasi ha comportato una gara pubblica. Per l'intero periodo, la proprietà dell'aeroporto è rimasta allo Stato.

(1) L'elenco delle compagnie aeree non è esaustivo e si basa sulle informazioni a disposizione della Commissione.

(2) Cfr. il sito Internet dell'aeroporto di Alghero: www.aeroportodialghero.it.

(3) Legge 537/1993, in particolare articolo 10, paragrafo 13. Sulla base della stessa legge, le imprese che gestiscono gli aeroporti potrebbero essere detenute da azionisti pubblici o privati, con l'obiettivo, tra gli altri, di privatizzare progressivamente il settore e, conseguentemente, di spostare gli investimenti per le infrastrutture da fondi pubblici a fondi privati. L'istituzione di procedure e di requisiti relativi a quanto indicato ha avuto luogo progressivamente negli anni successivi alla riforma. Diversi tipi di accordi di concessione sono stati presi in considerazione ai sensi della legge italiana, soprattutto ai sensi degli articoli 38 e 704 del Codice della Navigazione e successive modifiche, per esempio la concessione di gestione totale, la concessione di gestione parziale e la concessione di gestione parziale urgente, che concedono al concessionario diversi gradi di autonomia di gestione. Si veda l'allegato 5 ai commenti formulati dall'Italia in data 14 novembre 2007.

(4) L'ENAC è l'autorità italiana responsabile della supervisione del regolamento tecnico, della vigilanza e del controllo dell'aviazione civile. È stato istituito dal decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997.

(5) Cfr. gli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione italiano (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e l'articolo 8 del decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997.

(6) Cfr. l'allegato 5 ai commenti forniti dall'Italia in data 14 novembre 2007.

(7) Tale obbligo è previsto all'articolo 7 del decreto legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999, che recepisce la direttiva 96/67/CE.

(8) La parzialità fa riferimento alla disponibilità proquota delle infrastrutture aeroportuali, mentre la natura provvisoria fa riferimento all'aspettativa di aggiudicazione della concessione totale.

(9) Detta assegnazione ha richiesto una deroga dall'obbligo di bandire gare pubbliche per le concessioni aeroportuali. Tale obbligo vigeva dal 1997, ma non è stato applicato alle concessioni esistenti, a patto che i concessionari ottemperassero ai requisiti previsti a norma di legge, ossia il decreto ministeriale n. 521 del 12 novembre 1997, in particolare gli articoli 6, 7 e 8. La deroga è stata in seguito confermata all'articolo 3, paragrafo 2, del decreto legislativo 96/2005, con un riferimento alla concessione già assegnata, così come alla procedura per l'assegnazione della concessione, generata da richieste presentate prima dell'attuazione dello stesso decreto e basate sul decreto ministeriale 521/1997.

2.2.1. Proprietà di SOGEAAL

37. Dalla sua creazione nel 1994, SOGEAAL è completamente di proprietà, in modo diretto o indiretto, di enti pubblici. Tra gli azionisti originari c'erano la Camera di Commercio di Sassari, la Provincia di Sassari, il Comune di Sassari, il Comune di Alghero, la Regione Sardegna, la Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna - SFIRS S.p.A. (in prosieguo: "SFIRS")⁽¹⁾.

38. La composizione del capitale è variata nel corso degli anni. Dal 2009 la Regione Sardegna ha acquisito il controllo su SOGEAAL (prima di quella data nessun azionista deteneva più del 50 % delle azioni) e dal 2010 ha acquisito, direttamente e tramite SFIRS, la totalità del capitale.

2.2.2. Dalla concessione parziale e provvisoria alla concessione totale

39. Le autorità italiane hanno fornito dettagli dell'evoluzione della gestione dell'aeroporto di Alghero come indicato di seguito⁽²⁾.

40. Nel 1994 SOGEAAL è stata istituita al fine di gestire l'aeroporto di Alghero con un capital iniziale di 200 milioni di ITL (103 291,4 EUR), fornito da diversi enti pubblici locali. La maggioranza del capitale è stata messa a disposizione dalla Regione Sardegna.

41. In data 10 maggio 1995 SOGEAAL ha ricevuto la prima concessione parziale e provvisoria, integrata da una convenzione⁽³⁾. Essa faceva riferimento all'utilizzo delle infrastrutture per la fornitura di servizi di assistenza a terra, sulla base di contratti che dovevano essere firmati con i vettori aerei, in cambio di canoni che dovevano essere pagati allo Stato. In riferimento al primo atto di concessione, l'importo dei canoni è stato determinato nell'atto e stabilito tramite riferimento ad altri atti amministrativi⁽⁴⁾.

42. Detta concessione contiene anche una clausola (alla lettera (i)), per cui i profitti ottenuti nel corso delle attività di manutenzione e di miglioramento delle infrastrutture devono essere reinvestiti "per poter garantire la modernizzazione dei locali e dei servizi rivolti al traffico aereo".

43. Ai sensi del contratto di concessione, l'ENAC ha il potere di ritirare la concessione con un preavviso di trenta giorni

"per ragioni di pubblico interesse" e di riprendere le infrastrutture aeroportuali assegnate, assieme ai lavori aggiuntivi svolti su di esse. In quest'ultimo caso, il pagamento di un risarcimento doveva essere definito sulla base dell'articolo 42 del Codice della Navigazione. SOGEAAL aveva anche l'obbligo di restituire le infrastrutture nelle stesse condizioni in cui erano state ricevute, qualora fosse stato posto fine alla concessione per una qualsiasi ragione (ai sensi delle lettere (c), (d) ed (e)). Detta concessione provvisoria doveva scadere alla firma della concessione finale.

44. Una seconda concessione parziale è stata assegnata in data 20 ottobre 1995 per servizi di ristorazione. Nel 1997 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ("CIPE")⁽⁵⁾ ha approvato l'estensione della capacità dell'aeroporto fino a 2 milioni di passeggeri.

45. In data 16 ottobre 1998 il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti⁽⁶⁾ ha autorizzato SOGEAAL a occupare l'aeroporto per l'esecuzione dei lavori sulle infrastrutture: tali lavori erano descritti nei dettagli in un progetto specifico allegato alla richiesta di accesso alle aree interessate. A tal fine, SOGEAAL è stata autorizzata a ricevere le tasse aeroportuali e i ricavi provenienti dai diritti dei passeggeri, importi che doveva investire nei lavori stessi (ai sensi degli articoli 1 e 2 dell'atto di concessione)⁽⁷⁾. In data 12 gennaio 1999 SOGEAAL ha richiesto la concessione totale dell'aeroporto⁽⁸⁾.

46. In data 25 maggio 2000 l'ENAC ha assegnato a SOGEAAL la concessione per la fornitura di servizi di sicurezza (passeggeri e controllo bagagli). Alla fine del 2000 SOGEAAL ha ricevuto la concessione per la fornitura di servizi di parcheggio e l'autorizzazione a eseguire i relativi lavori sulle infrastrutture. Nel 2004 e nel 2005 SOGEAAL ha ottenuto la concessione per la fornitura rispettivamente di servizi al dettaglio e di pubblicità.

47. In seguito all'assegnazione della "certificazione" come aeroporto nel 2004, ai sensi delle normative nazionali emanate dall'ENAC⁽⁹⁾, SOGEAAL ha ottenuto la concessione totale tramite il decreto interministeriale 125 T del 3 agosto 2007 per una durata di 40 anni a partire dalla data stessa. Una nuova convenzione tra l'ENAC e SOGEAAL è stata firmata in data 28 maggio 2007.

⁽¹⁾ Secondo il sito <http://www.sfirs.it/>, SFIRS S.p.A. è una società al 100 % di proprietà della Regione Sardegna. L'impresa sostiene la Regione nell'attuazione di progetti, programmi e orientamenti, partecipando allo sviluppo economico e sociale a livello locale.

⁽²⁾ Cfr. l'allegato 6 e l'allegato 1 (relazione Ecorys), pag. 23, alla lettera dell'Italia del 31 agosto 2011.

⁽³⁾ La decisione del 2007 ricorda, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità italiane, che dal 1996 l'aeroporto è stato gestito congiuntamente dalla regione Sardegna e da SOGEAAL, con compiti specifici assegnati a ciascuna (cfr. i punti 11 - 17 della decisione del 2007).

⁽⁴⁾ Per esempio, l'atto di concessione del 1995 ricorda la circolare del ministero delle Finanze n. 62567 del 4 febbraio 1989, come modificata dal decreto ministeriale del 20 luglio 1990. Per l'importo dei canoni durante il periodo dal 2000 al 2010 cfr. più avanti il paragrafo 86.

⁽⁵⁾ Il CIPE è, a livello politico, l'ente decisionale italiano nei settori economico e finanziario con una funzione di coordinamento nella programmazione delle politiche economiche.

⁽⁶⁾ La base giuridica per l'autorizzazione è l'articolo 17 del decreto legge n. 67 del 25 marzo 1997, convertito nella legge n. 135 del 23 maggio 1997.

⁽⁷⁾ A tal riguardo, cfr. il verbale del consiglio di amministrazione di SOGEAAL dell'8 aprile 2000, nell'allegato 7 ai commenti formulati dall'Italia in data 14 novembre 2007.

⁽⁸⁾ Ai sensi dell'articolo 6 del decreto ministeriale n. 521 del 12 novembre 1997, si prevede che entro 6 mesi dalla sua attuazione i concessionari esistenti possano richiedere la concessione totale e che la richiesta debba essere integrata da ulteriori atti entro i 9 mesi successivi. Il decreto è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale in data 9 aprile 1998, ma richiedeva che gli atti d'attuazione venissero adottati entro due mesi.

⁽⁹⁾ Cfr. la lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegato 26, pag. 1.

48. Nel 2010 SOGEAAL è diventata l'unico ente a fornire servizi di assistenza a terra all'aeroporto, in seguito all'acquisizione, in data 30 novembre 2010, del suo unico concorrente nel settore dell'assistenza a terra, EAS, un ramo di attività di Alitalia (in precedenza di Air One).

49. In seguito all'aggiudicazione della concessione totale nel 2007 e all'acquisizione, precedentemente menzionata, nel 2010, SOGEAAL ha rinegoziato in modo sostanziale le condizioni di assistenza a terra e gli accordi di marketing firmati fino a quel momento con Ryanair⁽¹⁾.

3. LA DECISIONE DEL 2007 DI APRIRE UN PROCEDIMENTO FORMALE D'INDAGINE

50. Le misure oggetto della decisione della Commissione del 12 settembre 2007 (in prosieguo: "la decisione del 2007"), sancite sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione in quella data, possono essere sintetizzate come segue:

— Potenziali aiuti di Stato a SOGEAAL per le operazioni dell'aeroporto tramite:

i) Versamenti e misure di sostegno finanziario concessi dalla Regione Sardegna a SOGEAAL tra il 2002 e il 2006⁽²⁾ ([7 - 8,5]⁽³⁾ milioni di EUR in totale), con l'obiettivo di remunerare Ryanair per il sostegno al marketing.

ii) Aumento di capitale in SOGEAAL nel 2005 da parte dei suoi azionisti (per un importo di 4 milioni di EUR)⁽⁴⁾.

— Potenziali aiuti di Stato ai vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero e in particolare:

i) Potenziali aiuti di Stato a Ryanair sotto forma di diritti aeroportuali ridotti. La decisione del 2007 fa riferimento in particolare agli accordi firmati tra SOGEAAL e Ryanair prima del 2007.

ii) Potenziali aiuti di Stato, sotto forma di diritti aeroportuali ridotti, ad altri vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero. Nella decisione del 2007 la Commissione fa riferimento in particolare alle condizioni concesse ad altre compagnie aeree operanti in quell'aeroporto, in particolare Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti e Alpi Eagles.

iii) Sostegno al marketing concesso a Ryanair tramite gli accordi firmati tra SOGEAAL e Ryanair prima del 2007. Tale sostegno è stato concesso sotto forma di contributi una tantum (dal 2002) e di premi per buone prestazioni (dal 2007) per l'apertura di nuove rotte dall'aeroporto di Alghero.

51. Nella decisione del 2007, la Commissione ha considerato che tutte le misure in questione potessero contenere elementi di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e ha espresso dubbi sulla compatibilità di questi aiuti potenzialmente illegali con il mercato interno.

4. MOTIVI PER L'ATTUALE ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE

52. Sulla base delle informazioni più recenti fornite dalle autorità italiane⁽⁵⁾, emerge che lo Stato ha finanziato, tra il 2003 e il 2010, investimenti nelle infrastrutture aeroportuali per un importo complessivo di circa 47 milioni di EUR, su 52 milioni di EUR d'investimenti totali. Un importo aggiuntivo di 285 000 EUR è stato concesso dallo Stato per alcune apparecchiature (ossia dispositivi a raggi x, software) tra il 2003 e il 2004.

53. Inoltre, sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, emerge che tra il 1998 e il 2009 la Regione Sardegna ha concesso a SOGEAAL un importo di 6 540 269 di EUR per finanziare "impianti e lavori"⁽⁶⁾.

54. Sulla base dei documenti forniti dall'Italia, non è chiaro se, in tale fase, i contributi concessi dalla Sardegna abbiano coperto la differenza tra gli investimenti totali e gli investimenti finanziati dallo Stato, considerati nel paragrafo precedente. Inoltre, alcuni elementi nel fascicolo potrebbero indicare che i fondi per gli investimenti da parte dello Stato e della Sardegna, presentati dalle autorità italiane, non siano esaustivi e che altri dovrebbero essere presi in considerazione.

55. Infine, sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, emerge anche che alcune delle misure esaminate nel contesto della decisione del 2007, soprattutto sotto forma di aumenti di capitale e di contratti firmati con vettori aerei, sono state concesse prima e oltre il periodo valutato dalla decisione stessa, che copre il 2005, per quanto riguarda l'aumento di capitale, e i contratti firmati con vettori aerei dal 2002 al 2006.

56. La Commissione ritiene quindi necessario, per un'accurata analisi di tutte le misure adottate a favore del gestore aeroportuale e delle compagnie aeree sue clienti, estendere il campo d'azione delle indagini a:

i) tutte le misure concesse a SOGEAAL a partire dal 2000, compresi i conferimenti di capitale e il copertura delle perdite, il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali e delle apparecchiature da parte dello Stato e gli impianti e i lavori da parte della Regione Sardegna e

ii) tutte le misure concesse a Ryanair e alle sue società affiliate e alle altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto dal 2000.

⁽¹⁾ Cfr. l'allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 12, alla lettera del 31 agosto 2011 presentata dall'Italia.

⁽²⁾ L'anno finale 2006 è stato preso in considerazione assieme alla documentazione fornita in quel momento dall'Italia.

⁽³⁾ Il segreto d'ufficio nella presente versione della decisione, ai sensi della Comunicazione della Commissione C(2003) 4582 del 1° dicembre 2003 (GU C 297 del 9.12.2003, p. 6), è contrassegnato da parentesi quadre ([...]).

⁽⁴⁾ Gli importi e le date indicati nella decisione del 2007 si basano sulle informazioni a disposizione della Commissione in quella fase del procedimento.

⁽⁵⁾ Lettere delle autorità italiane del 31 agosto 2011 (Regione Sardegna) e del 9 settembre 2011 (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e relativi allegati.

⁽⁶⁾ Questi sono definiti dalle autorità italiane "contributi in conto impianti e lavori".

5. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE IN FASE DI ACCERTAMENTO

57. Il presente capitolo ha come scopo quello di sintetizzare tutte le misure in fase di accertamento (le misure esaminate nella decisione del 2007 e le misure oggetto della presente estensione del procedimento d'indagine). Le misure in fase di accertamento possono essere sintetizzate come segue:

— Tutte le misure a favore del gestore dell'aeroporto SOGEAAL concesse dal 2000 in poi come indicato in seguito (sezione 5.1 della presente decisione):

- i) Conferimenti di capitale e copertura delle perdite da parte della Regione Sardegna e di altri azionisti pubblici (sezione 5.1.2);
- ii) Contributi per impianti e lavori da parte della Regione Sardegna (sezione 5.1.3);
- iii) Finanziamento delle infrastrutture aeroportuali e delle apparecchiature da parte dello Stato (sezione 5.1.4).

— Tutti gli accordi conclusi con le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto dal 2000 (sezione 5.2 della presente decisione);

58. Le seguenti sezioni descrivono nel dettaglio tutte le misure oggetto della presente decisione di estendere il procedimento d'indagine.

5.1. Misure a favore di SOGEAAL

59. Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, risulta che SOGEAAL ha ricevuto fondi dalla Regione Sardegna e dai suoi azionisti sotto forma di rimborso di perdite, ricostituzione di capitale e sotto forma di contributi per impianti e lavori (cfr. le sezioni 5.1.2 e 5.1.3).

60. Inoltre, tra il 2004 e il 2010 lo Stato ha finanziato gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, e nel 2003 e nel 2004 ha anche concesso contributi per finanziare le apparecchiature aeroportuali (cfr. più avanti la sezione 5.1.4). In entrambi i casi, emerge che SOGEAAL ha ricevuto direttamente i fondi. Per quanto riguarda gli investimenti, la documentazione contenuta nel fascicolo suggerisce che gli investimenti di finanziamento potrebbero essere stati concessi anche prima del 2003⁽¹⁾. L'analisi che segue si basa sulle specifiche asserzioni formulate dall'Italia per quanto concerne i fondi d'investimento, fatti salvi altri elementi che potrebbero essere forniti o chiariti in una fase successiva.

5.1.1. Situazione finanziaria di SOGEAAL

61. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, i risultati finanziari di SOGEAAL durante il periodo considerato dalla presente decisione sono stati negativi. Le considerazioni sulla situazione finanziaria di SOGEAAL sono espresse nella decisione del 2007 e si basano anche sul piano industriale stilato dalla società di consulenza Roland Berger nel 2004 (si vedano i punti 45 – 48 della decisione del 2007). Gli elementi indicati più avanti hanno come scopo quello di integrare le argomentazioni già addotte dalla Commissione.

62. Le autorità italiane hanno fornito la relazione "Progetto Nuraghe – Il caso Sogeaal", datata 29 agosto 2011, che valuta la situazione finanziaria dell'aeroporto nel periodo tra il 2000 e il 2010 e che è stata preparata dalla società di consulenza Accuracy ("relazione Accuracy")⁽²⁾. La relazione Accuracy menziona i risultati finanziari di SOGEAAL tra il 2000 e il 2010, riportati nella tabella seguente. La tabella riporta le cifre dei ricavi e dei costi, nonché gli importi concessi da SOGEAAL per i contributi di co-marketing e, in modo simmetrico, i contributi di co-marketing ricevuti dalla Sardegna (per questi ultimi cfr. più avanti la sezione 5.2.1.1).

Tabella 2 – Risultati finanziari di SOGEAAL nel periodo 2000 - 2010

Conto economico (K EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ricavi relativi all'aviazione	3 934,9	4 034,6	5 345,7	5 795,2	6 213,2	6 550,4	6 671,4	8 226,3	8 619,9	9 644,1	9 557,2
Ricavi non relativi all'aviazione	331,1	489,8	717,8	833,3	1 173,4	1 459,6	1 945,8	2 568,3	3 713,8	2 866,7	2 771,9
Altri ricavi	360,7	346,9	1 155,8	920,1	958,0	1 515,1	1 429,3	958,3	356,9	325,4	340,4
Costi	(3 072,0)	(3 297,7)	(3 733,7)	(3 878,2)	(5 242,0)	(4 592,8)	(5 161,7)	(5 337,8)	(5 295,0)	(5 249,0)	(5 660,5)
Costi per il personale	(1 105,6)	(1 491,4)	(2 611,5)	(3 149,5)	(3 629,3)	(3 999,2)	(4 735,9)	(5 905,7)	(7 176,9)	(7 036,9)	(7 214,0)

⁽¹⁾ Si veda la relazione Ecorys del 17 settembre 2010, pag. 40 e seguenti e l'allegato G alla stessa relazione: si fa riferimento a un investimento totale di 69 785 577 EUR per decisioni di investimento prese prima del 2001 e fino al 2008. L'allegato G fornisce inoltre dettagli sull'utilizzo dei fondi per specifici lavori, sulla data e sui fornitori.

⁽²⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegato 1.

Conto economico (K EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Contributi di co-marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi di co-marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
GUADAGNI TOTALI (PERDITE)	(32,2)	(790,7)	(47,3)	(951,0)	(2 981,7)	(2 064,7)	(1 108,2)	(1 800,8)	(4 577,3)	(12 404,1)	(1 847,2)

Fonte: relazione Accuracy, pag. 30.

63. Si può osservare dalla tabella precedente che dal 2000 SOGEAAL opera in perdita. Tali perdite sono aumentate notevolmente nel 2008 (circa due volte e mezzo rispetto al 2007) e nel 2009 (circa 2,7 volte rispetto al 2008), cioè dopo l'aggiudicazione della concessione totale.
64. Secondo le autorità italiane, i risultati negativi di SOGEAAL sono dovuti innanzitutto alla concessione solo parziale per gestire l'aeroporto, e dopo la concessione totale del 2007 alla crisi economica.
65. La relazione Accuracy commenta la tabella, specificando che i profitti erano condizionati dai "costi / ricavi per i contributi territoriali di marketing sostenuti / ricevuti nel periodo considerato". Tuttavia, la relazione aggiunge che i contributi di marketing, che dovevano essere pagati a Ryanair, devono "essere considerati al di fuori del ritorno d'esercizio sugli investimenti, dato che rappresentano i costi sostenuti dalla Sardegna per favorire lo sviluppo economico locale".
66. Secondo la relazione Accuracy, nel periodo successivo all'assegnazione della concessione totale, [...] ⁽¹⁾. In particolare, la perdita di 12 milioni di EUR nel 2009 viene imputata alla mancanza di trasferimento finanziario dalla Regione Sardegna.
67. Un'analisi di più ampio respiro della situazione economica di SOGEAAL nel periodo considerato e le previsioni per il 2011 e il 2012 compaiono nel Piano per la riorganizzazione e la ristrutturazione ("Piano"), approvato dal consiglio di amministrazione di SOGEAAL nel febbraio del 2010 ⁽²⁾. Detto Piano sottolinea il processo di riorganizzazione, avviato dalla nuova gestione.
68. In tale Piano, i risultati negativi di SOGEAAL fino al 2010 sono imputati a una serie di cause, che spaziano dall'organizzazione e dalla gestione non adeguate della società alla gestione inefficiente dei corrispettivi per l'assistenza a terra, alle carenze infrastrutturali, ai fattori critici sia nei ricavi relativi all'aviazione, sia in quelli non relativi all'aviazione.
69. Il Piano identifica le aree critiche delle attività economiche e prevede numerose azioni da intraprendere per ristrutturare la società. [...] ⁽³⁾.
70. Il Piano rileva anche la mancanza, a quella data, degli strumenti fondamentali per la pianificazione della strategia dell'aeroporto (il piano di sviluppo dell'aeroporto e il contratto di programma), pur previsti per legge.
71. Tra le azioni previste, il Piano indica il recupero di una gestione economica efficiente e dell'efficienza operativa, nonché la rinegoziazione con i vettori dei vigenti contratti di marketing e assistenza a terra. La strategia mirava ad attrarre altri vettori oltre a Ryanair. Per gli anni 2011 e 2012 il Piano fa previsioni positive, anche in vista della ricapitalizzazione della società prevista per il 2010.
- 5.1.2. *Rimborso di perdite e aumento del capitale di SOGEAAL da parte della Sardegna e di altri azionisti pubblici*
72. Le autorità italiane sostengono che la legge italiana richiede agli operatori aeroportuali di mantenere un certo livello minimo di capitale, a seconda del livello di traffico da gestire ⁽⁴⁾; per gli aeroporti con un numero di passeggeri compreso fra 300 000 e 1 000 000, la quota di capitale minimo ammonta a 3 milioni di EUR, mentre per livelli di traffico tra 1 000 000 e 2 000 000, la soglia è fissata a 7 500 000 EUR.
73. Considerando la situazione finanziaria di SOGEAAL a partire per lo meno dal 2000, tale requisito ha implicato per Alghero un aumento di capitale nel 2004 e nel 2005 (cfr. più avanti la tabella 3). Sulla base delle informazioni disponibili in questa fase e soprattutto secondo le informazioni contenute nei documenti forniti dalle autorità italiane, queste operazioni hanno assunto la forma sia di aumento di capitale in SOGEAAL, sia di copertura delle perdite registrate da SOGEAAL.
74. Queste operazioni sono state sostenute dagli azionisti di SOGEAAL, rappresentati da tutti gli enti pubblici: la Camera di Commercio di Sassari, la Provincia di Sassari, il Comune di Sassari, il Comune di Alghero, la Regione Sardegna (anche tramite SFIRS, al 100 % di proprietà della Regione). Le operazioni sul capitale da parte di tutti gli azionisti a partire dalla sua creazione sono sintetizzate nella tabella seguente, con i dettagli degli importi concessi dalla Sardegna e/o da SFIRS ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 30 e seguenti.

⁽²⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 3.

⁽³⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 3, pag. 22 e seguenti.

⁽⁴⁾ Si veda in particolare l'articolo 3 del decreto ministeriale 521/1997.

⁽⁵⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegati 7 e 23. L'allegato 7 definisce le operazioni dal 2003 "rimborso di perdite", mentre l'allegato 23 le definisce "ricostituzione di capitale". Per la divisione tra i diversi fondi da parte degli azionisti, compresi i contributi di SFIRS, per gli anni 2007, 2009, 2010, cfr. l'allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 40.

Tabella 3 – Operazioni sul capitale di SOGEAAL da parte della Sardegna, di SFIRS e di altri azionisti pubblici

Anno	Descrizione delle operazioni	Importo totale	Contributi erogati dalla Regione Sardegna e da SFIRS (EUR)
1994	Costituzione della società	200 000 000 ITL	15 494 (Sardegna)
1998	Aumento di capitale	6 000 000 000 ITL	1 038 078 (Sardegna)
2001	Aumento di capitale e conversione all'euro	3 102 000 EUR	n.d.
2003	Rimborso di perdite e aumento di capitale	546 000 EUR (rimborso di perdite) 7 754 000 EUR (aumento di capitale ad hoc)	2 079 200 (Sardegna)
2005	Rimborso di perdite/ricostituzione di capitale	3 933 372 EUR	1 495 500 (SFIRS)
2007	Rimborso di perdite/ricostituzione di capitale	3 797 185 EUR	711 445 (Sardegna) 1 155 500 (SFIRS)
2009	Rimborso di perdite/ricostituzione di capitale	5 649 535 EUR	1 596 710 (Sardegna) 2 593 400 (SFIRS)
2010	Rimborso di perdite/ricostituzione di capitale	12 508 306 EUR	10 000 000 (Sardegna) 2 508 300 (SFIRS)
TOT		25 888 398 EUR	EUR 15 440 927 (SARDEGNA) EUR 8 152 700 (SFIRS)

75. Dai documenti disponibili emerge che SOGEAAL è stata costituita nel 1994 con lo scopo specifico di gestire l'aeroporto di Alghero, in seguito alla riforma del sistema aeroportuale attuata in Italia nel 1993 (cfr. la precedente sezione 2.2).

76. Le autorità italiane hanno fatto presente che gli aumenti di capitale del 2005 avevano come scopo la ricostituzione dell'importo di 7 745 000 EUR, in relazione ad aspetti giuridici ed economici ⁽¹⁾:

— Aspetto giuridico: le perdite del 2003 e del 2004 (per un importo di 3 932 000 EUR) hanno portato il capitale al di sotto della soglia sancita per legge ⁽²⁾ che, nel caso di Alghero, ammontava a 7,5 milioni di EUR;

— Aspetti economici: l'aeroporto di Alghero è passato da 590 000 passeggeri nel 1999 a 1 milione di passeggeri nel 2004, principalmente per la presenza di Ryanair. Il conferimento di capitale avrebbe consentito a SOGEAAL di gestire il livello di traffico raggiunto nell'ottica della redditività. A tal riguardo, l'analisi di Accuracy menziona anche studi da cui emerge che la fascia compresa tra il mezzo milione e il milione e mezzo di passeggeri costituisce la soglia per le prospettive di redditività nelle attività economiche aeroportuali;

⁽¹⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 1 (relazione Accuracy), pagg. 38 e 40.

⁽²⁾ Il decreto ministeriale 521/1997 sancisce una soglia minima per il gestore aeroportuale sulla base dei passeggeri o delle merci oggetto di operazioni.

— Inoltre, SOGEAAL era in attesa della gestione complessiva dell'aeroporto e dei ricavi a essa connessi.

77. Il verbale della riunione del consiglio di amministrazione di SOGEAAL del 29 aprile 2005 ⁽³⁾ specifica la natura dell'operazione sul capitale varata quello stesso giorno. In seguito alle perdite sul capitale per un importo di 3 933 372 EUR, gli azionisti hanno deciso innanzitutto di ridurre il capitale in modo proporzionale e poi di aumentarlo dello stesso importo. Fondamentalmente, l'operazione ha corrisposto a un rimborso di perdite.

78. Per quanto riguarda le successive operazioni del 2007, 2009 e 2010, le autorità italiane affermano che i tre conferimenti di capitale – ognuno di 7 754 000 EUR per un importo totale di circa 22 000 000 di EUR – intendevano coprire le perdite e ricostituire il capitale.

79. Le ragioni sottese in questo caso, secondo le autorità italiane, non erano giuridiche, bensì puramente economiche: [...].

5.1.3. Contributi per impianti e lavori

80. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, dal 1998 al 2009 la Sardegna ha concesso a SOGEAAL contributi per "impianti e lavori" per un importo totale di 6 540 269 EUR. I dettagli di tali contributi sono indicati nella tabella seguente ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegati 25 e 26.

⁽⁴⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegato 23. La tabella riportata nel documento afferma che i contributi sono stati versati per "impianti e lavori".

Tabella 4 – Contributi concessi dalla Sardegna per impianti e lavori

Anno	Contributo erogato dalla Regione Sardegna per apparecchiature e lavori (EUR)
1998	1 093 236
1999	1 141 774
2000	1 059 326
2001	136 347
2002	1 117 146
2003	407 627
2004	1 570 923
2008	10 467
2009	3 423
Totale	6 540 269

81. Sebbene le autorità italiane si siano limitate a far riferimento alla base giuridica per le sovvenzioni, senza specificare la natura esatta della spesa, sembra che obiettivo sia collegato al finanziamento delle infrastrutture ⁽¹⁾.

5.1.4. Infrastrutture aeroportuali

82. Come indicato precedentemente, la gestione delle infrastrutture aeroportuali è stata assegnata a SO-GEAAL con successivi atti di concessione (cfr. la precedente sezione 2.2). Le infrastrutture aeroportuali sono sempre state di proprietà statale.

5.1.4.1. Contributi per le infrastrutture e le apparecchiature concessi dallo Stato

83. Emerge dalle informazioni fornite dalle autorità italiane che tra il 2004 e il 2010 lo Stato ha finanziato investimenti nelle infrastrutture aeroportuali per un importo totale di 46 940 534 EUR. Nel 2003 e nel 2004 lo Stato ha inoltre concesso contributi per le apparecchiature per un importo totale di 284 782,99 EUR. La tabella seguente indica nel dettaglio la ripartizione di questi contributi pubblici ⁽²⁾.

Tabella 5 – Contributi concessi dallo Stato per le infrastrutture e le apparecchiature (EUR)

Anno	Costo iniziale dei lavori	Contributi per i lavori	Contributi per le apparecchiature
2003	—	—	208 782,99
2004	16 844 754,16	14 632 655	76 000,00
2005	1 962 949,73	1 779 060	n.d.
2009	32 749 033,05	30 365 474	n.d.
2010	93 210,33	163 345	n.d.
Totale	51 649 947,27	46 940 534	284 782,99

84. Le informazioni contenute nel fascicolo sembrano suggerire che gli investimenti di finanziamento potrebbero essere stati concessi anche prima del 2003. In particolare, la relazione Ecorys del 17 settembre 2010 fa riferimento a un investimento totale di 69 785 577 EUR per le decisioni di investimento prese e rendicontate da SOGEAAL prima del 2001 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ I contributi sono specificamente definiti investimenti nelle infrastrutture, per esempio, all'articolo 31 della legge regionale n. 2 del 20 gennaio 1994 (uno degli atti giuridici cui hanno fatto riferimento le autorità italiane).

⁽²⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, allegato 9.

⁽³⁾ Cfr. la relazione Ecorys, pag. 40 e seguenti e l'allegato G. L'allegato G fornisce inoltre dettagli sull'utilizzo dei fondi per specifici lavori, sulla data e sui fornitori.

85. Inoltre, secondo le informazioni fornite dall'Italia, SOGEAAL, per il periodo 2011-2013, ha intenzione di ricorrere a fondi pubblici, compresi fondi nazionali, fondi europei e fondi nazionali per progetti speciali ⁽¹⁾ per un importo totale di circa 22 milioni di EUR. L'investimento totale avrebbe come scopo quello di migliorare le infrastrutture aeroportuali ([...] milioni di EUR) e di valorizzare l'area commerciale con nuovi spazi al dettaglio, oltre che con la costruzione di un parcheggio per auto a più livelli ([...] milioni di EUR) ⁽²⁾.

5.1.4.2. Canoni di concessione pagati da SOGEAAL

86. Tra il 2000 e il 2010 SOGEAAL ha pagato i canoni di concessione ⁽³⁾ indicati nella tabella seguente.

Tabella 6 – Canoni di concessione pagati da SOGEAAL (EUR)

Descrizione	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totale
Canone di concessione per il Ministero	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Canone di concessione per servizio di sicurezza	—	—	—	—	—	—	—	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Totale	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

5.2. Misure a favore delle compagnie che utilizzano l'aeroporto dal 2000

5.2.1. Contratti firmati tra SOGEAAL e Ryanair/AMS

87. Dal 2000 Ryanair è la principale compagnia aerea operativa ad Alghero (cfr. la precedente sezione 2.1). Da allora, diversi sono stati gli accordi firmati tra Ryanair, la sua società affiliata Airport Marketing Services (in prosieguo: "AMS") e SOGEAAL. Detti accordi possono essere raggruppati in due categorie:

- Accordi di servizi aeroportuali (e di marketing): tali accordi, firmati a partire dal 2000 tra Ryanair e SOGEAAL, stabiliscono le condizioni per le operazioni di Ryanair all'aeroporto e per il livello dei diritti aeroportuali. In questi accordi, Ryanair s'impegna a raggiungere gli obiettivi volo/passeggeri in cambio di un premio per buone prestazioni che deve essere pagato da SOGEAAL, integrato da sanzioni. Questi accordi contengono anche clausole che prevedono determinate attività pubblicitarie assunte da Ryanair. Gli obiettivi da raggiungere e i servizi specifici da fornire sono precisati negli allegati e/o in accordi aggiuntivi o in atti collaterali.
- Accordi di servizi di marketing: questi accordi fanno riferimento alla pubblicizzazione della destinazione sul sito ufficiale di Ryanair. Dal 2006 vengono firmati con AMS, la società affiliata di proprietà al 100 % di Ryanair, e negoziati nelle stesse date degli accordi dei servizi aeroportuali.

88. Gli accordi firmati tra SOGEAAL e Ryanair/AMS sono indicati nella seguente tabella ⁽⁴⁾:

⁽¹⁾ Dalla legge di bilancio del 2003 (legge n. 289 del 27 dicembre 2002), i cosiddetti fondi FAS sono utilizzati dalle autorità italiane, oltre ai fondi nazionali ed europei, per finanziare specifici progetti di sviluppo in aree sottosviluppate del paese.

⁽²⁾ Cfr. l'allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 27, ai commenti formulati nel 2011. C'è una leggera differenza rispetto all'importo indicato in un altro documento: la relazione Accuracy indica 21,1 milioni di EUR, mentre l'allegato 3 (Piano di riorganizzazione) segnala 22,2 milioni di EUR.

⁽³⁾ Per la base giuridica e contrattuale dei canoni, cfr. la sezione 2.2.2.

⁽⁴⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegati 10.1, 10.2, 11.1, 11.2, da 12.1 a 12.5, da 20.1 a 20.6. La tabella si basa sull'elenco dei contratti firmati da SOGEAAL e Ryanair fornito dalle autorità italiane, e segue la struttura e l'organizzazione dei documenti presentati (per esempio, fascicoli di allegati). Quando è tra parentesi, la definizione fa riferimento alla definizione utilizzata dalle autorità italiane. Alcune voci considerate sono contratti completi, mentre altre sono semplici aggiunte o allegati ai contratti principali, senza altri commenti (per esempio, il contratto cui fanno riferimento).

Tabella 7 – Accordi tra SOGEAAL e Ryanair/AMS

Data	Obiettivi	Durata
22.6.2000	<p>Accordo di servizi aeroportuali e di marketing (Ryanair)</p> <p>Ryanair opererà almeno [...] al giorno tra Londra e Alghero. Ryanair pagherà [...] ITL per ogni rotazione (premesse e articolo 2).</p> <p>Ryanair presenterà [...] un piano di vendite e di marketing e indicherà i risultati già ottenuti, così come le prospettive di sviluppo (articolo 2).</p> <p>SOGEAAL s'impegna a fornire servizi di terminale e di assistenza a terra (come indicato dall'allegato A). SOGEAAL "pagherà o accrediterà" un importo [...] equivalente all'importo pagabile da Ryanair per i corrispettivi per l'assistenza a terra, [...]. SOGEAAL s'impegna a pagare annualmente un determinato importo e un importo aggiuntivo, qualora [...] venga aggiunto al suo programma di voli (articolo 3).</p> <p>"Considerando che tutti i contributi sono pagati da istituzioni regionali", Ryanair accetta che il contratto possa essere trasferito a una delle istituzioni regionali interessate (articolo 5).</p>	22.6.2000 – 21.6.2010
25.1.2002	<p>Accordo di servizi aeroportuali e di marketing (Ryanair)</p> <p>Ryanair pagherà [...] EUR per ogni rotazione; pagherà i corrispettivi per l'assistenza a terra pubblicati di volta in volta, le tasse aeroportuali e i diritti per le misure di sicurezza (articolo 2).</p> <p>Ryanair s'impegna a eseguire attività di pubblicizzazione e di promozione sul suo sito Internet e su altri mezzi di comunicazione a sua discrezione per promuovere il collegamento Alghero-Londra in consultazione con SOGEAAL (premesse e articolo 3).</p> <p>SOGEAAL pagherà un determinato importo per la [...] rotazione [...]. SOGEAAL fornirà un banco per i passeggeri in una posizione primaria al terminale principale dell'aeroporto per la gestione di tutte le operazioni collegate ai voli Ryanair, in cambio di una commissione sui biglietti. SOGEAAL pagherà le apparecchiature e il personale, compresa la formazione. Sono riservati a Ryanair spazi liberi per l'esposizione del marchio (articolo 4).</p> <p>Ryanair è parte contraente del protocollo con la Sardegna firmato il 24 gennaio 2002, che riconosce l'importante contributo all'economia della Sardegna fornito da Ryanair con il collegamento Londra – Alghero.</p>	1.1.2002 – 31.12.2012
1.9.2003	<p>Accordo di servizi aeroportuali e di marketing (Ryanair)</p> <p>Ryanair continuerà a volare a Londra e, sulla base del successo dei contratti precedenti in termini di flusso di traffico, istituirà un nuovo volo giornaliero verso Francoforte-Hahn oppure verso qualsiasi altra destinazione con caratteristiche <i>low cost</i> (articolo 2).</p> <p>Ryanair pagherà [...] EUR per ogni rotazione; pagherà i corrispettivi per l'assistenza a terra pubblicati e aggiornati, le tasse aeroportuali e i diritti per le misure di sicurezza (articolo 2).</p> <p>SOGEAAL pagherà i contributi di marketing per la [...] frequenza e un determinato contributo di marketing una tantum per [...] anni di operazioni di ogni nuova rotta internazionale. SOGEAAL "fornirà o metterà a disposizione quanto necessario per l'assistenza a terra degli aeromobili" e i servizi relativi, oltre a mettere a disposizione un banco specifico in una posizione primaria dell'aeroporto (articolo 3).</p>	30.10.2003 – 31.12.2014 (possibile rinnovo per altri 10 anni)
3.4.2006	<p>Accordo di servizi aeroportuali ⁽¹⁾</p> <p>"Accordo integrativo all'accordo di servizi aeroportuali"</p> <p>Ryanair s'impegna tra l'altro a fornire servizi pubblicitari, mentre SOGEAAL s'impegna a pagare un determinato numero di voli e certi livelli di traffico passeggeri. Altre clausole sono simili a quelle presenti in contratti precedenti.</p>	1.1.2006 – 31.12.2010

Data	Obiettivi	Durata
	<p>L'accordo integrativo fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2006 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni" che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche le sanzioni in cui incorrerà Ryanair in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo in termini di numero di passeggeri.</p> <p>Accordo di servizi di marketing (AMS)</p> <p>L'accordo è radicato nell'impegno di Ryanair di operare su certe rotte UE e di raggiungere gli obiettivi relativi a un determinato livello di passeggeri (articolo 1). AMS offre a SOGEAAL servizi pubblicitari online (per esempio, spazi sul suo sito Internet www.ryanair.com) in cambio di [...] EUR all'anno.</p>	
1.1.2007	<p>"Accordo integrativo all'accordo di servizi aeroportuali"</p> <p>Fa riferimento al contratto del 3 aprile 2006.</p> <p>Fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2008 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche le sanzioni in cui incorrerà Ryanair in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo in termini di numero di passeggeri.</p>	1.1.2007 – 31.12.2010
n.d.	<p>"Lettera a latere all'accordo principale – Nuova rotta Alghero – Düsseldorf NRN"</p> <p>Il contratto principale, cui fa riferimento la lettera a latere, non è menzionato. La lettera fa riferimento alle condizioni stabilite nell'accordo integrativo ai servizi aeroportuali del 2007.</p> <p>Fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere per la nuova rotta in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2006 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche le sanzioni in cui incorrerà Ryanair in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo in termini di numero di passeggeri.</p>	2006 – 2010
n.d.	<p>"Lettera a latere all'accordo principale aggiornata al 25 giugno 2008" ⁽²⁾</p> <p>Fa riferimento alle condizioni stabilite nell'accordo integrativo ai servizi aeroportuali del 2007. Il contratto principale, cui fa riferimento la lettera a latere, non è identificato.</p> <p>Fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere per le nuove rotte in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2008 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche le sanzioni in cui potrebbe incorrere Ryanair.</p>	2008 – 2010
9.7.2009	<p>"Lettera a latere all'accordo principale"</p> <p>Fa riferimento alle condizioni stabilite nell'accordo integrativo ai servizi aeroportuali del 2007. Il contratto principale, cui fa riferimento la lettera a latere, non è identificato.</p> <p>Fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere per le nuove rotte in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2008 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche le sanzioni in cui potrebbe incorrere Ryanair in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo in termini di numero di passeggeri.</p>	2009 – 2013
21.10.2009	<p>"Lettera a latere all'accordo principale (7.7.2009)"</p> <p>Fa riferimento alle condizioni stabilite nell'accordo integrativo ai servizi aeroportuali del 2007. Il contratto principale, cui fa riferimento la lettera a latere, non è identificato.</p> <p>Fissa gli obiettivi che Ryanair deve raggiungere per le nuove rotte in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno dal 2008 al 2010, e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Prevede anche sanzioni in cui potrebbe incorrere Ryanair.</p>	2009 – 2013

Data	Obiettivi	Durata
20.10.2010	<p>Accordo servizi aeroportuali (Ryanair)</p> <p>Nel pacchetto SOGEAAL s'impegna tra l'altro a pagare premi per buone prestazioni per un determinato numero di voli e per determinati livelli di traffico passeggeri, mentre Ryanair s'impegna a pagare i corrispettivi per l'assistenza a terra e i diritti aeroportuali e a svolgere attività di promozione di vendite e di pubbliche relazioni.</p> <p>Accordo di servizi di marketing (AMS)</p> <p>AMS offre a SOGEAAL un pacchetto di servizi pubblicitari online (per esempio, spazio sul suo sito www.ryanair.com) in cambio di aliquote progressive: [...] EUR per il 2010; [...] EUR per il 2011; [...] EUR per il 2012; "Airport Marketing Services fornirà servizi di marketing integrativi per l'importo eccedente i [...] EUR" nel contesto di una potenziale ulteriore cooperazione. Inoltre, in questo caso, come nel 2006, il contratto è radicato nell'impegno di Ryanair di operare su certe rotte UE e di raggiungere gli obiettivi relativi a un determinato livello di passeggeri (articolo 1).</p>	1.1.2010 – 31.12.2013

(¹) Alcuni allegati al contratto principale (che comunque non è identificato specificatamente), fanno riferimento alla stessa data: "Allegato I – Accordo di handling – Assistenza diversa da quella di base e servizi relativi forniti dall'aeroporto"; "Allegato II Servizi che deve fornire l'autorità aeroportuale; Allegato III Strutture di prenotazione e commissioni".

(²) Nel 2008 sono stati firmati diversi allegati ("Accordo integrativo di handling – Allegato I Handling e servizi relativi applicabili ai voli Ryanair - Allegato II Servizi che deve fornire l'autorità aeroportuale - Allegato III Strutture di prenotazione e commissioni – Elenco delle deroghe"), la cui validità di durata non è specificata.

5.2.1.1. Contributi di marketing e premi per buone prestazioni pagati a Ryanair/AMS

89. Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, dal 2000 al 2010 Ryanair/AMS hanno ricevuto un importo totale di [30 000 000 – 35 000 000] EUR, come indicato nella tabella seguente (¹).

Tabella 8 – Importi versati a Ryanair / AMS da parte di SOGEAAL (EUR)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	TOTALE
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
AMS							[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Totale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[30 000 000 – 35 000 000]

90. Le autorità italiane hanno inoltre fornito dati sugli importi totali ricevuti da Ryanair dal 2006 al 2010, definendoli "premi per buone prestazioni", per la realizzazione degli obiettivi in termini di passeggeri trasportati e di voli operati all'anno, ai sensi dell'accordo integrativo del 2006 (cfr. il paragrafo 37 della decisione del 2007). Detti importi, al netto delle sanzioni applicate, sono indicati nella tabella seguente (²).

Tabella 9 – Premi per buone prestazioni pagati a Ryanair (EUR)

2006	[...]
2007	[...]
2008	[...]
2009	[...]
2010	[...]
TOTALE	[20 000 000 – 25 000 000]

(¹) Allegato 14 alle informazioni fornite dalle autorità italiane in data 31 agosto 2011.

(²) Allegato 16 ai contributi forniti dalle autorità italiane del 31 agosto 2011.

91. Gli importi versati a Ryanair, che risultano dalla tabella 8 (al netto degli importi versati ad AMS) e dalla tabella 9 (bonus pagati a Ryanair), sembrano coincidere parzialmente, cioè gli importi sono gli stessi nel 2006, nel 2007 e nel 2009, diversi nel 2008 e nel 2010, ma non è chiaro il carattere dei premi per buone prestazioni versati a Ryanair, relativamente ai contributi di marketing. In altre parole, non è chiaro se la tabella 8 sia esaustiva per quanto riguarda tutti gli importi versati a Ryanair, compresi tutti i bonus.
92. Emerge dalle informazioni fornite dalle autorità italiane che la Regione Sardegna era coinvolta nel processo decisionale di SOGEAAL sui servizi di marketing e che ha avallato tutte le decisioni prese dall'operatore aeroportuale. [...] ⁽¹⁾.
93. In particolare, la Regione Sardegna avrebbe rimborsato i contributi di marketing, in quanto il territorio regionale era considerato il principale beneficiario, per esempio in termini di sviluppo turistico. [...].
94. Secondo i commenti formulati dall'Italia, SOGEAAL e la Sardegna hanno siglato ulteriori convenzioni nel 2004, nel 2005, nel 2006 e nel 2007 per *contributi di co-marketing* ⁽²⁾.
95. La ripartizione dei contributi di co-marketing è indicata nella tabella seguente, che aggiorna la tabella inserita al paragrafo 49 della decisione del 2007 ⁽³⁾.

Tabella 10 – Contributi di co-marketing concessi dalla Sardegna a SOGEAAL (confrontati con i contributi di co-marketing pagati da SOGEAAL a Ryanair/AMS) (EUR)

Anno	Contributi della Sardegna a SOGEAAL	Contributi di marketing di SOGEAAL a Ryanair
2000	[...]	[...]
2001	[...]	[...]
2002	[...]	[...]
2003	[...]	[...]
2004	[...]	[...]
2005	[...]	[...]

Tabella 11 – Importi versati da Ryanair a SOGEAAL (in EUR)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Anno	Contributi della Sardegna a SOGEAAL	Contributi di marketing di SOGEAAL a Ryanair
2006	[...]	[...]
2007	[...]	[...]
2008	[...]	[...]
2009	[...]	[...]
2010	[...]	[...]
Totale	[10 000 000 – 15 000 000]	[30 000 000 – 35 000 000]

96. La tabella riporta i contributi erogati a SOGEAAL fino al 2008. Per quanto riguarda il periodo successivo, il 25 giugno 2009 la Sardegna ha adottato una decisione con la quale s'impegna a rimborsare agli operatori aeroportuali, compresa SOGEAAL, i costi per le attività di marketing. L'importo attribuito ad Alghero è di [1 000 000 – 1 500 000] EUR nel 2008 e di [1 500 000 - 2 000 000] EUR nel 2009 ⁽⁴⁾. L'Italia sostiene inoltre che misure simili a quelle sotto esame vengono applicate nel periodo 2008-2013 anche ad altri operatori aeroportuali attivi in Sardegna, ai sensi del Piano Regionale dei Trasporti ⁽⁵⁾.
97. Le autorità italiane sostengono che le attività di pubblicizzazione per le quali SOGEAAL si è impegnata con Ryanair erano comparativamente più efficaci rispetto a qualsiasi altra attività di marketing. Come esempio, indicano la campagna pubblicitaria realizzata da Alitalia per SOGEAAL durante il periodo maggio-settembre 2010 ⁽⁶⁾.
98. Infine, l'Italia ha presentato il contributo medio annuo per passeggero pagato da SOGEAAL a Ryanair, che è variato da [1 – 5] EUR nel 2000 a [5 – 10] EUR nel 2004. In particolare, l'Italia ha presentato una tabella che modifica e aggiorna la tabella riportata al paragrafo 34 della decisione del 2007 ⁽⁷⁾.
- 5.2.1.2. Accordi per servizi aeroportuali: importi versati da Ryanair
99. Dal 2000 al 2010, Ryanair ha inoltre versato a SOGEAAL un importo totale di [25 000 000 – 30 000 000] EUR per tutti i servizi aeroportuali. La tabella seguente indica gli importi totali versati annualmente da Ryanair ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 24. Cfr. anche i punti 18 e 49 e seguenti della decisione del 2007.

⁽²⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, pag. 36.

⁽³⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegati 22 e 23.

⁽⁴⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 2.

⁽⁵⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, pag. 13.

⁽⁶⁾ La campagna pubblicitaria è sintetizzata in una presentazione in power point fornita dalle autorità italiane nell'allegato 4 alla lettera del 31 agosto 2011. Detta campagna ha compreso iniziative in diverse lingue tramite il sito dell'Alitalia, le sue newsletter e diversi giornali. SOGEAAL ha pagato per la campagna [...] EUR.

⁽⁷⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 15.

⁽⁸⁾ Lettera delle autorità italiane del 31 agosto 2011, allegato 14.

100. L'Italia ha anche fornito ulteriori dettagli sulla ripartizione annuale delle seguenti voci: corrispettivi per l'assistenza a terra; diritti di imbarco e di atterraggio; corrispettivi per le merci; diritti dei passeggeri; corrispettivi per il parcheggio; corrispettivi per i servizi di sicurezza; corrispettivi per l'emissione di biglietti; canoni per il subaffitto di spazi; altre attività.
101. In totale, da quanto sopra indicato (confrontando le tabelle 8 e 11) emerge che l'importo totale dei corrispettivi pagati da Ryanair a SOGEAAL tra il 2000 e il 2010 è stato inferiore all'importo totale dei contributi di marketing ricevuti da Ryanair/AMS.
102. Sulla base delle informazioni disponibili in questa fase, in generale, le tariffe applicate da SOGEAAL si sono basate sulle tariffe standard (cioè le tariffe IATA), ma SOGEAAL si è discostata da tali tariffe e ha previsto sconti in casi di servizi limitati in quantità (per esempio, numero limitato di personale assunto, durata di rotazione, assenza di servizi sanitari) e di nuove rotte e di aumento del traffico ([25 - 35 %] di sconto). [...] ⁽¹⁾.

5.2.2. Accordi con vettori aerei diversi da Ryanair

103. Dal 2000 Ryanair è il principale vettore aereo operativo all'aeroporto di Alghero. Tuttavia, nel periodo successivo, SOGEAAL ha firmato contratti di servizi aeroportuali anche con altri vettori, tra cui Volare, Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, Bmibaby, Alitalia, EasyJet, Air One. Alcuni di questi contratti sono già stati considerati nella decisione del 2007 (paragrafi 42 - 44).
104. L'Italia ha presentato copia degli "accordi di handling" firmati da SOGEAAL con altri vettori. Tali contratti vengono presentati nel dettaglio nella tabella seguente ⁽²⁾.

Tabella 12 – Accordi di handling con vettori diversi da Ryanair

Data	Corrispettivi	Vettore	Durata
19.3.2007	[...]	Germanwings	25.3.2007 – 31.10.2009
29.11.2007	[...]	Volare	28.10.2007 – 31.10.2010
25.5.2008	[...]	Air Italy	1.6.2008 – 31.12.2010
30.3.2010	[...]	Meridiana Fly	1.4.2010 – 30.4.2011
29.7.2010	[...]	Bmibaby	29.5.2010 – 30.9.2010
Non disponibile	[...]	Air Vallée	9.8.2010 – 30.8.2010

105. Si nota che SOGEAAL ha firmato anche un contratto di assistenza a terra con Air One ⁽³⁾. Attualmente Air One rappresenta il secondo vettore operante all'aeroporto di Alghero (cfr. la precedente sezione 2.1). Le autorità italiane non hanno fornito questo contratto.
106. Nel 2007 e nel 2010 SOGEAAL ha anche firmato accordi di marketing con altre compagnie aeree *low cost*, che prevedono, tra l'altro, corrispettivi di marketing, come risulta dalla seguente tabella.

Tabella 13 – Accordi di marketing con vettori diversi da Ryanair

Data	Vettore	Campo di applicazione	Durata
25.3.2007	Germanwings	Accordo integrativo all'accordo di handling standard Germanwings s'impegna a operare su determinate rotte UE e a raggiungere gli obiettivi riguardanti i passeggeri e i voli. L'accordo prevede le sanzioni in cui potrebbe incorrere il vettore in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi e un contributo di avviamento di [...] EUR a carico di SOGEAAL.	25.3.2007 – 31.10.2009

⁽¹⁾ Relazione Ecorys, pag. 52.

⁽²⁾ Cfr. gli allegati da 31.1 a 31.5 ai commenti formulati nel 2011.

⁽³⁾ Cfr. la relazione Ecorys, pag. 24 e 61.

Data	Vettore	Campo di applicazione	Durata
29.11.2007	Volare	Accordo integrativo all'accordo di handling per i servizi aeroportuali L'accordo stabilisce gli obiettivi che Volare deve raggiungere per quanto riguarda le rotte UE in termini di numero di passeggeri e di voli all'anno e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", che devono essere pagati da SOGEAAL. Il contratto prende anche in considerazione un canone per il sostegno pubblicitario di [...] EUR, a carico di SOGEAAL.	28.10.2007 – 31.10.2010
20.10.2010	Meridiana Fly	Accordo di marketing SOGEAAL s'impegna a investire fino a [...] EUR per determinati servizi pubblicitari e di marketing a favore di Meridiana Fly.	7.6.2010 – 31.10.2011
20.10.2010	Alitalia	Accordo di marketing SOGEAAL pagherà [...] EUR ad Alitalia per le sue attività promozionali e pubblicitarie.	7.6.2010 – 30.9.2010

107. Un ulteriore accordo del 2008 con Air Italy, segnalato dalla relazione Ecorys ⁽¹⁾, non è stato fornito dall'Italia.

5.2.3. Confronto delle tariffe applicate a Ryanair e ad altri vettori

108. Il grafico seguente rappresenta l'evoluzione dei ricavi provenienti dalle tariffe applicate a Ryanair e ad altri vettori per i servizi aeroportuali ⁽²⁾.

[...]

109. I grafici indicano che dal 2000 al 2010 Ryanair ha beneficiato di condizioni sostanzialmente inferiori per le tariffe di assistenza a terra e per i diritti di approdo e di partenza ⁽³⁾. Il primo grafico mostra chiaramente che il ricavo medio per l'assistenza a terra da Ryanair è inferiore al ricavo medio generale per l'assistenza a terra per lo meno fino al 2010. Il secondo grafico indica chiaramente che i corrispettivi per i servizi aeroportuali (basati sulla rotazione) pagati da Ryanair erano inferiori ai corrispettivi medi pagati da altri vettori.

110. A tal riguardo, le autorità italiane sostengono che SOGEAAL era disposta a offrire le stesse condizioni a tutti i vettori nel corso degli anni, a patto che rispettassero i requisiti adeguati e che richiedessero lo stesso tipo e lo stesso livello di servizi. Allo stesso tempo le autorità italiane riconoscono che nessun vantaggio specifico è stato conferito a Ryanair nel periodo 2008 – 2010 e che c'è stato un progressivo allineamento dei corrispettivi applicati a diversi vettori nel periodo 2007 -2010, mentre non viene fatto alcun riferimento alle differenze nel periodo antecedente ⁽⁴⁾.

5.3. Relazione ECORYS

111. Nel contesto del procedimento, la Commissione ha chiesto a Ecorys Netherlands BV di stilare una relazione sulla valutazione finanziaria di SOGEAAL e di stabilire se l'operatore aeroportuale a capitale pubblico abbia agito come un investitore privato in un'economia di mercato. La relazione finale Ecorys è stata fornita il 30 marzo 2011.

112. La conclusione cui è giunto il consulente è che "dopo tutto... considerate le circostanze SOGEAAL si è comportata come un investitore privato. La Regione Sardegna non ha agito come un investitore privato, sebbene fosse spinta da altri motivi, ossia il potenziamento del turismo sull'isola per un ulteriore sviluppo economico".

113. L'approccio adottato nella relazione Ecorys si basa su una serie di casi o scenari, e specialmente su un caso aziendale, cioè il caso su cui lo Stato ha basato le sue decisioni di investimenti, considerate rispetto a un caso base che implica la presa in considerazione dei dati più realistici al momento della decisione, e altri possibili scenari, da quello promettente a quello peggiore. Il caso base è ricostruito valutando l'affermazione sottesa, basata sui dati storici e sulle informazioni fornite nei documenti e nei colloqui, prendendo in considerazione il contesto delle attività economiche al momento della decisione.

114. La relazione Ecorys considera la strategia perseguita da SOGEAAL come una strategia di successo. La strategia ha previsto la richiesta di una concessione totale, l'espansione della capacità del terminale e la firma di contratti con compagnie aeree *low cost*, con l'obiettivo di fornire un incentivo ai loro flussi di traffico internazionale. In effetti, in quel momento, il settore turistico aveva un significativo potenziale e mancava di una connettività internazionale. Considerando lo sviluppo del mercato delle compagnie aeree *low cost*, si è trattato di un "accoppiamento perfetto". Anche il quadro giuridico (la riforma del settore aeroportuale in Italia negli anni '90) ha fornito l'opportunità di garantire una concretizzazione efficiente ed efficace della strategia.

⁽¹⁾ Cfr. la relazione Ecorys, pag. 50 e seguenti.

⁽²⁾ Estratto dell'allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 17, alla lettera dell'Italia del 31 agosto 2011.

⁽³⁾ Al contrario, il grafico che riguarda diritti/ tasse relativi alle misure di sicurezza e all'imbarco dei passeggeri mostra un'uniformità tra il ricavo medio per passeggero e il ricavo medio generato da Ryanair: cfr. la relazione Accuracy, allegato 1 ai commenti formulati dall'Italia il 31 agosto 2011, pag. 18. Ciò è legato al fatto che i diritti dei passeggeri sono oggetto di misure di regolamentazione stabilite dall'ENAC, e non possono essere liberamente negoziati dalle parti.

⁽⁴⁾ Lettera dell'Italia del 31 agosto 2011, pag. 22.

115. Per quanto riguarda i contratti firmati tra SOGEAAL e i vettori aerei, il consulente conclude nella fattispecie che “secondo il principio di un investitore privato, gli accordi con le compagnie aeree *low cost*, soprattutto con Ryanair, erano ragionevoli. Hanno garantito aumenti significativi di traffico, che avrebbero stimolato sia i redditi relativi all'aviazione, sia quelli non relativi all'aviazione”. La conclusione fa riferimento sia alle tariffe di assistenza a terra, sia al sostegno al marketing. SOGEAAL potrebbe aspettarsi che, a lungo termine, i benefici eccedano i costi aggiuntivi e ha considerato giustificati gli sconti alle compagnie aeree *low cost*, in considerazione del costo inferiore del servizio.
116. La relazione Ecorys identifica la causa principale della costante redditività negativa di SOGEAAL – nonostante una crescita annua del 10 % del traffico – nel grave ritardo nell'aggiudicazione della concessione totale a SOGEAAL. Rispetto ai 9 mesi previsti, sono stati necessari 8 anni. Nel frattempo, SOGEAAL ha acquisito diverse concessioni per attività specifiche, sebbene la sua capacità di sviluppare attività non relative all'aviazione fosse limitata e non le fosse permesso di ricevere tasse aeronautiche.
117. Il consulente riesamina anche l'analisi ex-post eseguita nel 2007 da Roland Berger a nome di SOGEAAL, con l'obiettivo di convalidare il processo decisionale del 1999 ⁽¹⁾. L'obiettivo del riesame era quello di valutare la ragionevolezza dell'analisi ex-post e di verificare se ci fossero deviazioni sostanziali dal caso aziendale ricostruito.

6. VALUTAZIONE

118. Per la valutazione del presente caso, la Commissione innanzitutto fa riferimento all'analisi eseguita nella decisione del 2007. L'analisi che segue sintetizza e integra l'analisi condotta nel 2007, per quanto riguarda le nuove misure sotto esame, fatte salve tutte le considerazioni ivi espresse.
119. Per poter valutare le misure in esame, è necessario effettuare un distinguo tra:
- 1) gli aiuti potenziali al gestore aeroportuale SOGEAAL, connessi a (a) conferimenti di capitale e copertura di perdite da parte della Regione Sardegna e di altri azionisti pubblici; (b) contributi per impianti e lavori da parte della Regione Sardegna; e (c) finanziamento di apparecchiature e infrastrutture aeroportuali da parte dello Stato. Queste misure sono trattate nella seguente sezione 6.1;
 - e
 - 2) gli aiuti potenziali alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto, relativi a tutti gli accordi conclusi con quelle compagnie aeree a partire dal 2000. Queste misure sono trattate nella seguente sezione 6.2.

6.1. Potenziali aiuti a SOGEAAL

120. Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione e considerando gli elementi menzionati nella precedente sezione 5.1, emerge che SOGEAAL potrebbe aver beneficiato di aiuti di Stato sotto forma di vari contributi concessi da diversi enti pubblici come: (a) il rimborso di perdite e la ricostituzione di capitale, principalmente finanziati dalla Sardegna (precedente sezione 5.1.2, paragrafi da 72 a 79 e tabella 3); (b) i contributi per impianti e lavori finanziati dalla Sardegna (precedente sezione 5.1.3, paragrafi 80 e 81 e tabella 4); e (c) il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali e gli investimenti per le apparecchiature (precedente sezione 5.1.4, paragrafi da 82 a 86 e tabella 6), non riflessi dagli importi dei canoni di concessione pagati da SOGEAAL.
121. Per quanto riguarda i contributi di co-marketing concessi a SOGEAAL dalla Sardegna, questi sono analizzati in seguito, nel quadro del diverso contesto delle misure adottate a favore delle compagnie aeree: in effetti, sebbene questi siano passati tramite SOGEAAL, in ultima istanza sono stati concessi a quei vettori aerei che avevano firmato dei contratti con SOGEAAL.
122. La Commissione sottolinea che, nella misura in cui le misure considerate rientrano nella nozione di aiuto, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, esse saranno considerate illegali ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, poiché, sulla base delle informazioni disponibili in questo momento, le misure sono state concesse ai beneficiari senza previa notifica.
- 6.1.1. *Esistenza degli aiuti*
123. In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE “sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.
124. I criteri sanciti all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi. Quindi, per poter determinare se le misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, tutte le seguenti condizioni devono essere rispettate. Nella fattispecie, il sostegno finanziario dovrebbe
- essere concesso dallo Stato, ovvero tramite risorse statali,
 - favorire talune imprese o talune produzioni,
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza, e
 - incidere sugli scambi tra Stati membri.
125. Rispetto alla valutazione della presenza di aiuti di Stato nelle misure introdotte dalla Regione Sardegna e da altri enti pubblici, e in particolare per quanto riguarda le ragioni per cui la Commissione ritiene che le misure comportino l'uso di risorse statali, essendo imputabili

⁽¹⁾ La condizione dell'analisi condotta nel 2007 da Roland Berger, considerata nella relazione Ecorys, non è chiara rispetto al piano industriale di Roland Berger del 5 marzo 2004, preso in considerazione nella decisione del 2007.

allo Stato e minacciando di falsare il commercio e la concorrenza sul mercato interno, la Commissione fa riferimento all'analisi già effettuata nella decisione del 2007. La seguente analisi sintetizza e integra l'analisi contenuta nella decisione del 2007 e fa riferimento al periodo a partire dal 2000.

126. Per poter determinare se le misure possano costituire aiuti di Stato, va innanzitutto verificato se SOGEAAL, il beneficiario delle misure, sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE soggetta alle norme in materia di aiuti di Stato.

6.1.1.1. Nozione di aiuti e attività economica

127. In questo contesto, secondo la giurisprudenza consolidata⁽¹⁾, il concetto di impresa comprende tutti gli enti che esercitano attività economiche, a prescindere dalla loro personalità giuridica o dal modo in cui vengano finanziati, e costituiscono attività economiche tutte quelle attività che comportano la fornitura di beni e servizi in un dato mercato. Quindi, nella misura in cui un operatore aeroportuale esercita attività economiche, costituisce un'impresa e, conseguentemente, può rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
128. Al riguardo, la Commissione nota che il principio, secondo cui lo sfruttamento commerciale di un aeroporto costituisce un'attività economica, è stato stabilito nella sentenza *Aéroports de Paris* del 12 dicembre 2000⁽²⁾. In questa sentenza, il Tribunale ha sancito che la messa a disposizione delle compagnie aeree e dei vari prestatori di servizi, da parte di un ente pubblico e contro il pagamento di un canone il cui tasso è fissato liberamente da quest'ultimo, di installazioni aeroportuali nonché la gestione di queste ultime costituiscono attività di natura economica, svolte sì sul demanio pubblico, ma non per questo rientranti nell'esercizio di una funzione pubblica.
129. Nella sua sentenza *Aéroport de Leipzig-Halle*, il Tribunale ha confermato che lo sfruttamento di un aeroporto dietro remunerazione costituisce un'attività economica che comprende la costruzione di infrastrutture aeroportuali⁽³⁾. Ne consegue che allorché gli operatori aeroportuali esercitano attività economiche a prescindere dalla loro personalità giuridica o dal modo in cui vengono finanziati, essi costituiscono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e rientrano nel campo di

applicazione delle normative in materia di aiuti di Stato⁽⁴⁾. Parimenti, il Tribunale ha confermato che gli obiettivi delle politiche regionali, economiche e dei trasporti, perseguite tramite la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture aeroportuali, non sono rilevanti al fine di determinare la natura economica dell'attività⁽⁵⁾.

130. A tal riguardo, la Commissione nota che l'aeroporto di Alghero è oggetto di uno sfruttamento commerciale da parte di SOGEAAL, che progressivamente ha esteso le attività al suo interno, fornendo dal 1995 servizi di assistenza a terra, per poi aggiungere misure di sicurezza, servizi di ristorazione, attività economiche al dettaglio, servizi di pubblicità e così via, fino a giungere alla gestione totale dell'aeroporto nel 2007 (si veda la precedente sezione 2.2.2.). Quindi, almeno per quanto riguarda lo sfruttamento dell'aeroporto, SOGEAAL è un'impresa nel senso contemplato dal diritto dell'UE in materia di concorrenza. La Commissione invita le autorità italiane a fornire informazioni sulla gestione congiunta dell'aeroporto nel periodo che copre la concessione parziale e provvisoria dell'aeroporto aggiudicata a SOGEAAL fino alla concessione totale.
131. La Commissione rileva inoltre che fino alla sentenza *Aéroport de Paris*, la giurisprudenza della Commissione considerava che le attività di sviluppo e di gestione di infrastrutture aeroportuali non fossero considerate attività economiche nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE⁽⁶⁾.
132. Sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione nota a tal riguardo che alcune delle misure sono state introdotte prima del periodo esaminato nella decisione del 2007, cioè prima del 2002⁽⁷⁾. Quindi, per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Alghero, la Commissione dovrà valutare se gli investimenti interessati cadano al di fuori del campo di applicazione delle indagini, giacché derivano da impegni giuridicamente vincolanti, assunti prima che venisse emessa la sentenza *Aéroport de Paris*, ossia il 12 dicembre 2000⁽⁸⁾.
133. Inoltre, non tutte le attività di un operatore aeroportuale sono necessariamente di natura economica. È necessario distinguere tra le sue attività e stabilire in quale misura dette attività siano di natura economica⁽⁹⁾. Come osserva la Corte di giustizia dell'Unione europea, le attività che di

⁽¹⁾ Cause riunite da C-180/98 a C-184/98 Pavlov e altri [2000] Racc. pag. I-6451. Cause riunite da C-209/78 a C-218/78 Van Landewyck [1980] Racc. pag. 3125; Causa C-244/94 FISA e altri [1995] Racc. pag. I-4013; Causa C-49/07 MOTOE [2008] Racc. pag. I-4863.

⁽²⁾ Cfr. la causa T-128/98 *Aéroports de Paris* contro Commissione [2000] Racc. pag. II-3929, in particolare i punti 107-109, 121-122, 125. Questa sentenza è stata confermata dalla Corte nella causa C-82/01 P [2002] Racc. pag. I-9297. Cfr. anche T-196/04 *Ryanair* contro Commissione [2008] Racc. pag. II-3643, punto 88.

⁽³⁾ Cfr. le cause congiunte T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH v Commissione* e T-443/08 *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt v Commissione*, punti 93, 95, 100 e 119.

⁽⁴⁾ Cfr. le cause congiunte C-159/91 *Poucet/AGV* e C-160/91 *Pistre/Cancava* [1993] I-637.

⁽⁵⁾ Cfr. la summenzionata sentenza *Leipzig-halle*, punti 102 e seguenti.

⁽⁶⁾ Cfr. la summenzionata causa *Aéroports de Paris*. Cfr. gli orientamenti della Commissione nell'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione, GU C 350, del 10.12.1994, pag.5.

⁽⁷⁾ In particolare, rimborso di perdite e aumento di capitale (sezione 5.1.2) e contributi per impianti e lavori (sezione 5.1.3)

⁽⁸⁾ Cfr. anche la decisione della Commissione, del 21 marzo 2012, nel caso C76/2002 concernente i *Vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair* e del 25 aprile 2012 SA.33961 *Plainte Air France - Aéroport de Nîmes*.

⁽⁹⁾ Causa C-364/92 *SAT Fluggesellschaft contro Eurocontrol* [1994] Racc. pag. I-43.

norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non sono di natura economica ⁽¹⁾. Tali attività comprendono in particolare la sicurezza aerea ⁽²⁾, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane ⁽³⁾. Il loro finanziamento deve essere limitato ai costi da loro generati e non può essere utilizzato per altre attività economiche ⁽⁴⁾.

134. Parimenti, gli orientamenti del 2005 sanciscono che "attività che comprendono la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane" cadono al di fuori del campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato ⁽⁵⁾.
135. In questa fase, la Commissione non può basarsi su informazioni sufficienti riguardanti l'esatta natura (economica oppure no) delle attività esercitate da SOGEAAL nonché delle infrastrutture e dei costi relativi alle infrastrutture (impianti e apparecchiature), finanziati dalle misure considerate nelle presenti indagini, così come non dispone di informazioni sufficienti per determinare se altri costi siano inerentemente collegati ad attività che rientrano nelle competenze dei poteri pubblici.
136. La Commissione invita quindi le autorità italiane a chiarire quali attività debbano essere considerate come non economiche e quali costi siano connessi a dette attività e siano stati finanziati dalle misure oggetto d'indagine della Commissione.
137. In assenza di precise informazioni a tal riguardo, la Commissione non può identificare i contributi relativi ad attività non economiche e deve considerare che tutti i contributi potrebbero essere stati utilizzati per finanziare attività economiche del gestore dell'aeroporto di Alghero.

6.1.1.2. Presenza di risorse statali e imputabilità delle misure allo Stato

138. Nella decisione del 2007, la Commissione ha già affermato le ragioni per cui ritiene che le misure in esame comportano l'utilizzo di risorse statali e per cui ritiene che tali misure siano imputabili allo Stato (punti da 64 a 71 della decisione del 2007). Fondamentalmente, si fa riferimento al fatto che le risorse di SOGEAAL sono sog-

gette al controllo dello Stato, le decisioni di SOGEAAL sono imputabili allo Stato e i rimborsi della Regione Sardegna a Ryanair sono finanziati dalle autorità pubbliche con fondi pubblici. La Commissione ritiene che la stessa analisi si applichi, *mutatis mutandis*, alle misure oltre il periodo esaminato dalla decisione del 2007.

139. Inoltre la Commissione considera i seguenti elementi. Per quanto riguarda i contributi concessi da enti diversi dalla Regione Sardegna, la Commissione nota che: (i) la Provincia di Sassari, il Comune di Sassari e il Comune di Alghero sono autorità locali ⁽⁶⁾; (ii) la Camera di Commercio di Sassari appartiene al sistema delle Camere di Commercio d'Italia. Le Camere di Commercio sono enti pubblici con uno status autonomo, come previsto per legge ⁽⁷⁾. Il loro compito è fissato dalla legge e consiste nel sostenere e sviluppare il sistema delle imprese all'interno delle economie locali in cui operano. All'interno della loro autonomia, eseguono attività attribuite per legge e altre attività delegate dallo Stato, dalle regioni e da altri enti o istituzioni pubblici, oppure cooperano con loro per l'esecuzione dei rispettivi compiti. La loro *governance* dipende dalle giunte regionali tramite la nomina dei membri degli organi di controllo; (iii) SFIRS è una società interamente controllata dalla Sardegna e soggetta al suo controllo e alla sua direzione. Il suo scopo statutario comprende, tra l'altro, il sostegno alla Regione nell'attuazione delle iniziative economiche intraprese ⁽⁸⁾.
140. Quindi in questa fase la Commissione ritiene che le misure introdotte dagli enti pubblici summenzionati a favore di SOGEAAL siano state concesse tramite risorse statali e siano imputabili allo Stato.
141. Per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, la Commissione nota che queste sono state finanziate direttamente dallo Stato e dalla Regione Sardegna.
142. Quindi la Commissione ritiene in questa fase che le misure introdotte dagli enti pubblici summenzionati a favore di SOGEAAL siano state concesse tramite risorse statali e siano imputabili allo Stato.

6.1.1.3. Vantaggio selettivo

143. Per valutare se una misura implichi aiuti di Stato, l'analisi deve verificare se un'impresa benefici di un vantaggio economico che le consenta di evitare di assumersi i costi che, normalmente, avrebbero dovuto essere assunti tramite le risorse proprie finanziarie dell'azienda, quindi impedendo alle forze di mercato di sortire il loro

⁽¹⁾ Ibid.

⁽²⁾ Ai sensi del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1), "sicurezza aerea" significa "la combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita (articolo 2, paragrafo 3). Le norme comuni di base nella sicurezza dell'aviazione si basano sulle raccomandazioni stilate nel documento n. 30 della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) e definite nell'allegato al regolamento (CE) n. 2320/2002.

⁽³⁾ Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, nel caso N 309/2002, *Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001*.

⁽⁴⁾ Cfr. la sentenza del 18 marzo 1997 nella causa C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova* [1997] I-1547; decisione della Commissione del 19 marzo 2003 nel caso N309/2002 e decisione della Commissione del 16 ottobre 2002 nel caso N438/2002 *Sovvenzioni alle autorità portuali per l'espletamento della missione di servizio pubblico*.

⁽⁵⁾ Paragrafo 33 degli orientamenti dell'aviazione del 2005.

⁽⁶⁾ Cfr. la sentenza del 12 maggio 2011 nelle cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, punto 108.

⁽⁷⁾ Cfr. in particolare la legge numero 580 del 29 dicembre 1993, il decreto legislativo numero 112 del 31 marzo 1998 e il decreto legislativo del 15 febbraio 2010.

⁽⁸⁾ SFIRS è un mediatore finanziario ai sensi degli articoli 106 e 107 del decreto legislativo numero 385 del 1° settembre 1993. In tale ruolo, coopera nell'attuazione delle politiche e dei progetti stabiliti dalla Sardegna per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

normale effetto, oppure benefici di un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in normali condizioni di mercato ⁽¹⁾.

La decisione del 2007

144. Nella sua decisione del 2007, la Commissione ha innanzi tutti fatto riferimento alla relazione della Corte dei conti italiana del 2007, da cui emerge che, alla luce delle perdite subite nel corso degli anni e in considerazione del fatto che SOGEAAL gestisce (o ha gestito) solo una parte dell'aeroporto di Alghero (il che significa che non può trarre beneficio dai ricavi non relativi all'aviazione per compensare le perdite risultanti dalle sue attività relative all'aviazione), SOGEAAL ha bisogno di un intervento pubblico per eseguire le sue operazioni.
145. Per quanto riguarda la presenza di un vantaggio nella decisione del 2007, secondo la Commissione SOGEAAL beneficiava apparentemente di un duplice vantaggio:
- Da un lato, la Regione Sardegna ha risarcito SOGEAAL dal 2002 al 2007 per una parte importante delle spese relative all'accordo Ryanair. La Commissione ha ritenuto che per lo meno una parte delle perdite di SOGEAAL fosse causata dai pagamenti effettuati a Ryanair.
 - Dall'altro, gli azionisti pubblici di SOGEAAL hanno proceduto nel 2005 a un aumento di capitale di SOGEAAL di 4 milioni di EUR. Rispetto all'aumento di capitale, la Commissione ha rilevato che SOGEAAL, al momento dell'aumento di capitale, era un'impresa in perdita; in quel momento non sembrava che gli azionisti pubblici potessero ragionevolmente attendersi, dal loro investimento, un rendimento accettabile per un investitore privato attivo nel settore.
146. Per quanto riguarda le misure esaminate recentemente, ossia la copertura delle perdite e la ricostituzione del capitale da parte degli azionisti di SOGEAAL, i contributi per impianti e lavori e il finanziamento delle infrastrutture, la Commissione deve esaminare "se in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibili, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato il conferimento di capitale" ⁽²⁾. Il comportamento di un tale investitore privato può corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale ed è guidato da prospettive di redditività a più lungo termine ⁽³⁾. Rispetto alle misure menzionate nelle sezioni 5.1, 5.2. e 5.3 della presente decisione, la Commissione nota quanto segue.

Operazioni sul capitale

147. SOGEAAL è stata creata tramite il ricorso a fondi pubblici con lo scopo di gestire l'aeroporto di Alghero. Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, nel corso degli anni ci sono stati diversi conferimenti di capitale, che erano specificamente volti a coprire le perdite passate e a ricostituire il capitale, per poter rispettare i requisiti giuridici ed economici.
148. In particolare, per quanto riguarda la copertura delle perdite e gli aumenti di capitale nel 2005, nel 2007, nel 2009 e nel 2010, i contributi concessi a SOGEAAL dai diversi azionisti pubblici sono ammontati a circa 26 milioni di EUR. Per quanto riguarda le operazioni realizzate nel 2001 e nel 2003, le informazioni e i documenti forniti dall'Italia non ne indicano chiaramente la natura e l'importo.
149. A tal riguardo, la Commissione nota che SOGEAAL è in costante perdita per lo meno dal 2000. Le autorità italiane affermano che la ragione principale della persistenza di risultati negativi è che l'operatore aeroportuale non ha potuto sfruttare pienamente il potenziale della gestione dell'aeroporto a causa delle concessioni parziali.
150. A tal riguardo, la Commissione nota che quando SOGEAAL ha ottenuto la concessione totale nel 2007, con la possibilità connessa di ottenere dei ricavi non relativi all'aviazione e di trattenere le tasse aeroportuali (senza alcuna clausola particolare di *lock-in*, come nel periodo precedente ⁽⁴⁾), la sua situazione finanziaria non è migliorata. Al contrario, le perdite nel 2008 sono aumentate di circa 2 volte e mezzo rispetto al 2007 e nel 2009 di 2,7 volte rispetto al 2008. Per quanto riguarda quest'ultimo esercizio finanziario, in cui le perdite hanno superato i 12 milioni di EUR, la mancanza di trasferimento di fondi da parte della Regione Sardegna è espressamente indicata nella relazione Accuracy come elemento che ha avuto un forte impatto sul profitto netto (cfr. il precedente paragrafo 66).
151. L'Italia ha rilevato che un pareggio economico è prevedibile in ragione, tra l'altro, dell'acquisizione del settore di attività di Alitalia nel 2010, che consentirà un uso più efficiente delle risorse, delle economie di scala e del raggio di attività, delle procedure in atto con l'ENAC per l'aggiornamento del livello dei diritti e delle tasse aeroportuali e infine dei ricavi potenzialmente positivi, attesi nelle attività commerciali.
152. Per quanto riguarda la redditività del settore, l'Italia ha fornito solo un'analisi *ex-post*, compreso un Piano di riorganizzazione e di ristrutturazione approvato nel 2010 per risanare la situazione finanziaria della società, da cui emerge che le perdite sono state causate tra l'altro dalla politica avallata da SOGEAAL nei confronti delle compagnie aeree *low cost*. Questo sembra coerente con il

⁽¹⁾ Causa T-358/94, *Air France contro Commissione* [1996] Racc. pag. I-307, punto 41.

⁽²⁾ Cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke contro Commissione* [1999] Racc. pag. II-17, punto 120.

⁽³⁾ Causa C-305/89, *Italia contro Commissione* [1991] Racc. pag. I-1603, punto 20.

⁽⁴⁾ Cfr. la precedente sezione 2.2.1, punto 45.

piano industriale di Roland Berger del 2004 (già preso in considerazione nella decisione del 2007), secondo il quale le attività dell'aviazione assumono perdite fisiologiche nei confronti delle compagnie aeree *low cost*, mentre l'equilibrio dovrebbe provenire da ricavi non relativi all'aviazione.

153. Lo stesso Piano del 2010 elenca, tra le altre cause delle perdite, l'organizzazione e la gestione inadeguate di SOGEAAL, l'impatto negativo delle strategie *low cost* avallate dalla precedente gestione e il fatto che i corrispettivi per i servizi aeroportuali applicati ai vettori aerei sono inferiori ai costi. Inoltre, sulla base delle informazioni presentate in generale dall'Italia, sembra innegabile che SOGEAAL abbia costantemente fatto affidamento sui contributi pubblici per mantenere l'equilibrio finanziario.
154. D'altro canto, emerge dalle argomentazioni addotte dall'Italia che i benefici attesi dalle azioni di SOGEAAL riguardavano l'aumento del flusso di traffico e gli effetti diffusivi sul territorio. L'impatto economico medio per passeggero è stato quantificato a 205 EUR, con un impatto generale sul "territorio" di 142 milioni di EUR all'anno. Sulla stessa linea, la relazione del 2004 di Roland Berger stima i ricavi aggiuntivi generati dal traffico *low cost* in entrata, attratto con le misure, a circa 84 milioni di EUR per tutta l'economia della Sardegna. Queste cifre tuttavia fanno riferimento al beneficio economico generale per la regione, che risulta dall'aumento del traffico aereo e quindi a ricavi che un investitore privato non prenderebbe in considerazione nel calcolo della redditività del suo investimento, perché non potrebbe appropriarsi di quei ricavi.
155. Quindi, la Commissione nutre forti dubbi che un investitore di mercato avrebbe coperto le perdite e ricostituito il capitale in una società di questo tipo.
156. A tal riguardo, la Commissione invita le autorità italiane a fornire chiarimenti e commenti.

Contributi per impianti e lavori

157. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, tra il 1998 e il 2009, la Sardegna ha concesso a SOGEAAL contributi per impianti e lavori per un importo totale di 6 540 269 EUR. In questa fase, alla Commissione mancano informazioni precise sulla natura della misura in questione. Quindi, le autorità italiane sono invitate a specificare la natura esatta della spesa relativa al finanziamento di impianti e di lavori e a chiarire, in particolare, se questi costi facciano riferimento al finanziamento di infrastrutture aeroportuali o piuttosto ai costi operativi di SOGEAAL.
158. Poiché questi contributi fanno riferimento al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, come sembra emergere dalla loro base giuridica⁽¹⁾, si applicano, *mutatis mutandis*, le stesse argomentazioni considerate in seguito per il finanziamento degli investimenti sulle infrastrutture.

159. La Commissione invita le autorità italiane a fornire commenti su questo approccio.

Investimenti nelle infrastrutture aeroportuali

160. Per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, la Commissione nota, sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, che le infrastrutture aeroportuali appartengono per legge allo Stato italiano (cfr. i paragrafi 29 e 34). SOGEAAL ha la concessione per l'utilizzo di dette infrastrutture e la gestione dell'aeroporto (cfr. i paragrafi da 34 a 36 e da 39 a 49).
161. Le autorità italiane hanno presentato una serie di atti di concessioni parziali e provvisorie tra il 1995 e il 2007 e un atto di concessione totale concluso nell'agosto del 2007 per un periodo di 40 anni, che menzionano le condizioni per l'uso delle infrastrutture, così come un elenco dei canoni di concessione pagati da SOGEAAL per l'uso e la gestione⁽²⁾ dell'aeroporto nel periodo tra il 1998 e il 2010.
162. In particolare, nel periodo tra il 2001 e il 2010, SOGEAAL ha pagato canoni per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali pari a 3 042 887 EUR, mentre lo Stato, nel periodo tra il 2004 e il 2010, ha finanziato investimenti per le infrastrutture pari a 46 940 534 EUR e per le apparecchiature pari a 284 782 EUR. Inoltre, a parere della Commissione, non sembra che l'aggiudicazione della concessione totale nel 2007 abbia portato a un aumento dell'importo dei canoni di concessione, come ci si potrebbe aspettare dal fatto che SOGEAAL in seguito ha avuto la totale disponibilità delle infrastrutture, ricevendone tutti i ricavi.
163. A tal riguardo, la Commissione osserva che non emerge chiaramente nei contratti di concessione se SOGEAAL avesse l'obbligo di realizzare investimenti nelle infrastrutture a proprie spese. L'atto di concessione parziale del 10 maggio 1995, lettera i), sancisce che esiste un obbligo da parte dell'operatore aeroportuale di reinvestire i profitti nella gestione e nella modernizzazione dell'aeroporto e dei servizi. Non vi è alcuna disposizione specifica nel caso in cui non vengano realizzati profitti. Parimenti, l'atto di concessione parziale del 16 ottobre 1998 autorizza SOGEAAL a trattenere i ricavi provenienti dalle tasse e dai diritti dei passeggeri per realizzare lavori sulle infrastrutture, nonostante la mancanza della concessione totale (cfr. il paragrafo 45).
164. La Commissione quindi osserva che il canone di concessione sembra manifestamente sproporzionato rispetto agli importi pagati dallo Stato in relazione agli investimenti per le infrastrutture. A quanto pare, il progressivo ampliamento del campo di attività della concessione e l'aggiudicazione a SOGEAAL della concessione totale nel 2007 non hanno avuto alcun riflesso nell'importo del canone di concessione.

⁽¹⁾ Cfr. la precedente sezione 5.1.2, nota in calce 42.

⁽²⁾ Cfr. la precedente sezione 2.2.1, che descrive gli atti successivi di concessione e il sistema per l'istituzione dei canoni aeroportuali, così come i canoni di affitto per l'aeroporto.

165. Per tutte le ragioni summenzionate, la Commissione dubita che il canone di concessione pagato da SOGEAAL sia stato fissato a un prezzo di mercato. Quindi la Commissione conclude preliminarmente che, in seguito all'affidamento di queste infrastrutture a SOGEAAL senza un'adeguata contropartita economica, SOGEAAL abbia ottenuto un vantaggio sui suoi concorrenti, che non avrebbe ottenuto in normali condizioni di mercato.
166. Si invitano le autorità italiane e i terzi a formulare commenti. In particolare, si invita l'Italia a fornire un piano industriale oppure progetti *ex-ante*, che dimostrino la redditività finanziaria degli investimenti fatti all'aeroporto di Alghero da parte delle autorità pubbliche.
167. Si invitano inoltre le autorità italiane a chiarire in particolare:
- quali siano le condizioni della concessione rispetto al finanziamento delle infrastrutture e su quale base giuridica dette condizioni vengano applicate;
 - in quale misura il canone di concessione sia stato fissato nel corso degli anni per riflettere (se così è stato) il successivo affidamento delle infrastrutture aeroportuali a SOGEAAL e il progressivo ampliamento e miglioramento delle infrastrutture aeroportuali;
 - se siano state svolte analisi sul previsto utilizzo delle infrastrutture aggiuntive finanziate tramite le risorse statali;
 - i dettagli sui possibili progetti di finanziare le infrastrutture dell'aeroporto di Alghero per il futuro, ricorrendo a risorse pubbliche.

Conclusioni sul vantaggio selettivo

168. Per le ragioni summenzionate, in questa fase la Commissione dubita che il risarcimento delle perdite di SOGEAAL, associato alla ricostituzione di capitale e alla concessione di contributi per impianti e lavori, nonché il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, siano stati remunerati conformemente al principio dell'investitore di mercato.
169. In questa fase, quindi, la Commissione ritiene che le misure in questione abbiano concesso un vantaggio a SOGEAAL. Si tratta di un vantaggio selettivo, nella misura in cui è stato concesso specificamente a SOGEAAL.

6.1.1.4. Effetto sugli scambi commerciali tra Stati membri

170. Allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intra-UE, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽¹⁾. Ai sensi della

giurisprudenza consolidata⁽²⁾, perché una misura falsi la concorrenza, è sufficiente che il beneficiario dell'aiuto competi con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

171. Le misure summenzionate sono in grado di influenzare la concorrenza e gli scambi commerciali per le ragioni indicate ai punti 100-104 della decisione del 2007. Inoltre, la Commissione nota che molti operatori sono in concorrenza per la gestione delle infrastrutture aeroportuali, compresi gli aeroporti locali e regionali (soprattutto Infratil, Vinci, Veolia Transdev, eccetera). L'aiuto a SOGEAAL potrebbe quindi aver falsato la concorrenza sui mercati per le operazioni sulle infrastrutture aeroportuali. Dato che il mercato dei servizi aeroportuali è aperto alla concorrenza a livello UE, qualsiasi aiuto all'operatore aeroportuale rischia anch'esso di influenzare gli scambi commerciali tra gli Stati membri.

6.1.1.5. Conclusione sull'esistenza degli aiuti

172. In questa fase la Commissione conclude quindi che le misure in esame costituiscono aiuti di Stato a SOGEAAL.

6.1.2. Compatibilità con il mercato interno dell'aiuto al funzionamento

173. Per quanto riguarda la valutazione riguardante i potenziali aiuti di Stato sotto forma di copertura delle perdite di SOGEAAL e la relativa ricostituzione di capitale, la Commissione fa riferimento all'analisi di compatibilità con il mercato interno nella decisione del 2007, che si applica, *mutatis mutandis*, alle misure concesse dopo il 2007. Le argomentazioni che seguono sono intese come integrazione di quest'analisi.

174. Poiché queste misure sono intrinsecamente tali da ridurre i costi operativi di SOGEAAL, costituirebbero un aiuto al funzionamento. Secondo la giurisprudenza della Corte, tale aiuto al funzionamento è in principio incompatibile con il mercato interno⁽³⁾.

175. Inoltre, tutti o almeno alcuni conferimenti di capitale a SOGEAAL potrebbero essere stati concessi ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁽⁴⁾. Anche se SOGEAAL si qualificasse come impresa in difficoltà nel senso di questi orientamenti⁽⁵⁾, la Commissione in questa fase non ha elementi per concludere che gli aiuti rispetterebbero i requisiti di detti orientamenti.

⁽²⁾ Causa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest contro Commissione* [1998] Racc. pag. II-717, punto 46.

⁽³⁾ Causa T-459/93 *Siemens SA contro Commissione*, [1995] Racc. pag. II-01675, punto 48. Cfr. anche a tal proposito la sentenza dell'8 luglio 2010, *Freistaat Sachsen contro Commissione* (T-396/08) (si confrontino i punti 46-48); C-156/98, Germania contro Commissione, Racc. pag. I-6857 (punto 30).

⁽⁴⁾ GU C 244, del 1.10.2004, pagg. 2-17.

⁽⁵⁾ Cfr. Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, GU C 244, del 01/10/2004, pag. 0002 - 0017, punti da 9 a 13.

⁽¹⁾ Causa 730/79, *Philip Morris* [1980] Racc. pag. I-2671, punto 11.

176. In questa fase quindi la Commissione dubita che i potenziali aiuti di Stato concessi a SOGEAAL possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno. La Commissione invita le autorità italiane a formulare commenti su qualsiasi possibile base di compatibilità per la misura in esame.
- 6.1.3. *Compatibilità degli aiuti all'investimento con il mercato interno*
177. Per quanto riguarda la valutazione dei potenziali aiuti di Stato a SOGEAAL sotto forma di finanziamento degli investimenti per le infrastrutture, per le apparecchiature e gli impianti, la Commissione fa riferimento all'analisi di compatibilità delle misure con il mercato interno nella decisione del 2007, che si applica, *mutatis mutandis*, alle misure dopo il 2007. Le argomentazioni che seguono sono intese come integrazione di quest'analisi.
178. Gli orientamenti del 2005 sul finanziamento degli aeroporti ⁽¹⁾ prevedono che "la Commissione esaminerà la compatibilità di ogni aiuto al finanziamento di infrastrutture aeroportuali o di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Negli altri casi, li esaminerà in base alle norme applicabili alla data in cui ha avuto inizio l'erogazione dell'aiuto".
179. La Commissione nota che alcune delle misure oggetto di valutazione sono state concesse prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005 (per esempio parte del finanziamento delle infrastrutture concesso dallo Stato), mentre altre sono state concesse in seguito (per esempio i contributi per impianti e lavori da parte della Sardegna). Giacché gli orientamenti del 1994 ⁽²⁾ non sono applicabili nel caso in questione, la Commissione applica direttamente l'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE per la compatibilità della misura, prendendo in considerazione, in particolare, la propria prassi passata in questo settore.
180. A tal riguardo, la Commissione ha consolidato la propria prassi per quanto concerne la valutazione della compatibilità degli aiuti concessi agli operatori aeroportuali tramite l'adozione degli orientamenti del 2005. I criteri sanciti negli orientamenti sono quindi applicabili all'analisi della compatibilità di misure d'aiuto per il finanziamento di infrastrutture concesse sia prima, sia dopo la pubblicazione degli orientamenti del 2005.
181. Gli orientamenti del 2005 forniscono un quadro per valutare se gli aiuti concessi agli operatori aeroportuali per le infrastrutture possano essere dichiarati compatibili ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE.
182. Ai sensi del punto 61 degli orientamenti, la Commissione esamina in particolare se:
- la costruzione e lo sfruttamento delle infrastrutture rispondano a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità eccetera);
 - le infrastrutture siano necessarie e proporzionate all'obiettivo perseguito;
 - le infrastrutture offrano prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - l'accesso alle infrastrutture sia aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;
 - lo sviluppo degli scambi commerciali non sia compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
183. Per poter valutare se gli aiuti siano compatibili, la Commissione dovrebbe controllare che siano necessari e proporzionali (per esempio, che siano limitati all'importo minimo richiesto per il raggiungimento dell'obiettivo) ⁽³⁾.
- (i) *La costruzione e lo sfruttamento delle infrastrutture rispondono a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.)*
184. Secondo le autorità italiane, l'importanza dell'aeroporto di Alghero per l'economia regionale è dimostrata dal Piano di trasporti regionale ("Piano di trasporti regionale") del 27.11.2008. L'obiettivo generale sancito nel documento è quello di sviluppare le infrastrutture e i servizi aerei. Il trasporto aereo rappresenta una componente essenziale per migliorare la mobilità nazionale e internazionale dei residenti e dei turisti. Alghero è tra gli aeroporti considerati dal Piano. L'approccio della giunta regionale si è basato sugli orientamenti sullo sviluppo delle regioni e in conformità con il diritto europeo non vincolante ⁽⁴⁾.
185. Questo segue l'adozione, a partire dal 2001, di altri atti politici che sanciscono una chiara politica regionale di promozione degli aeroporti sardi, in modo da consentire lo sviluppo di relazioni tra la Sardegna e il resto dell'Europa con un numero considerevole di nuove rotte

⁽¹⁾ Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, pubblicati nella GU il 9.12.2005, punto 85, in seguito gli "orientamenti del 2005".

⁽²⁾ Applicazione degli articoli 92 e 93 del Trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione GU C 350, del 10.12.1994, pag. 5.

⁽³⁾ La giurisprudenza costantemente ribadisce che la Commissione può dichiarare un aiuto compatibile solo se questo sia necessario per il raggiungimento di un obiettivo di interesse comune che altrimenti non sarebbe raggiunto dal beneficiario dell'aiuto in assenza dell'aiuto stesso (cfr. la causa 730/79, Philipp Morris, punto 17; causa C-390/06, Nuova Agricast, punto 68; causa T-162/06, Kronoply, punto 65; causa T-422/07, Djebel/Commissione).

⁽⁴⁾ Si veda il parere del Comitato delle Regioni "Le capacità aeroportuali degli aeroporti regionali", del 2.7.2003 (2003/C256/09), e la comunicazione della Commissione "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa", del 24.1.2007 (COM(2006) 819 definitivo).

e servizi, forniti principalmente da compagnie aeree *low cost*. Il Piano di trasporti regionale del 2008 ribadisce l'importanza del trasporto aereo come elemento chiave per lo sviluppo economico di una regione insulare come la Sardegna, caratterizzata da elevati tassi di disoccupazione e di dispersione territoriale.

186. Le autorità italiane hanno anche messo in luce il fatto che il PIL della Sardegna (23 miliardi di EUR nel 2011) si basa principalmente sui servizi, che ammontano a 18 miliardi di EUR, di cui 4 miliardi di EUR provengono dal turismo ⁽¹⁾.

187. Quindi, considerando che la Sardegna è un'isola, che gli altri aeroporti della regione non si trovano nello stesso bacino d'utenza e che il turismo è un'attività economica molto importante per la regione, la Commissione, in questa fase, ritiene che le misure relative alla costruzione e allo sviluppo di infrastrutture all'aeroporto di Alghero raggiungano un obiettivo chiaramente definito di interesse generale. Le autorità italiane e i terzi sono invitati a formulare commenti a tal riguardo.

(ii) le infrastrutture siano necessarie e proporzionate all'obiettivo perseguito

188. Le autorità italiane non hanno addotto argomentazioni né analisi che indichino il legame tra gli obiettivi politici perseguiti e le misure introdotte all'aeroporto di Alghero.

189. Quindi, la Commissione non è in grado di valutare se le infrastrutture dell'aeroporto di Alghero siano necessarie e proporzionate all'obiettivo perseguito.

190. La Commissione invita le autorità italiane a fornire dettagli sull'utilizzo e sulla capacità dell'aeroporto nonché sulla necessità delle infrastrutture, con particolare riferimento al livello di utilizzo confrontato con la situazione competitiva di altri aeroporti.

(iii) Le infrastrutture offrono prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare all'uso delle infrastrutture esistenti

191. La Commissione nutre alcuni dubbi preliminari sull'esistenza di prospettive soddisfacenti per l'utilizzo delle infrastrutture dell'aeroporto di Alghero a medio termine.

192. Secondo il Piano di trasporti regionale del 2008, nel 2007 più di 5,7 milioni di passeggeri sono transitati negli aeroporti sardi (più del 4% di tutto il traffico interno e internazionale degli aeroporti italiani), e le infrastrutture locali sono state considerate idonee ad accogliere più di 10 milioni di passeggeri. A tal riguardo, la Commissione osserva che ci sono altri quattro aeroporti nella regione, tra cui almeno due, Cagliari e Olbia, hanno le stesse caratteristiche di Alghero.

193. Ciononostante, le autorità italiane non hanno fornito una previsione per lo sviluppo del traffico all'aeroporto di Alghero né un piano industriale per l'aeroporto, se non

il Piano di riorganizzazione e ristrutturazione approvato dal consiglio di amministrazione nel febbraio del 2010 (cfr. i precedenti paragrafi dal 61 al 71).

194. A tal riguardo, la Commissione osserva che, avendo come riferimento il periodo 2008 - 2009 ed elaborando previsioni per il periodo 2010 - 2012, il Piano del 2010 si concentra principalmente sulle azioni da intraprendere rispetto alla difficile situazione economica della società e ricorda la necessità di istituire dei piani e programmi strategici fondamentali, previsti anche per legge, con l'obiettivo di migliorare potenzialmente la situazione finanziaria nel 2011 e nel 2012 (cfr. in particolare i precedenti paragrafi da 66 a 71). Non è chiaro, in questa fase, se SOGEAAL abbia elaborato ulteriori piani industriali e documenti strategici di questo tipo.

(iv) L'accesso alle infrastrutture è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio

195. Non è chiaro in questa fase se tutti gli operatori delle compagnie aeree abbiano avuto un accesso paritario e non discriminatorio; infatti si nutrono perplessità sul fatto che le riduzioni dei diritti aeroportuali siano state applicate allo stesso modo a tutte le compagnie aeree.

196. Le informazioni fornite dalle autorità italiane sembrano indicare che SOGEAAL abbia applicato delle tariffe per i servizi aeroportuali a Ryanair (soprattutto tariffe di assistenza a terra), diverse da quelle applicate ad altri vettori *low cost*.

197. La Commissione nutre quindi alcuni dubbi sul rispetto di questo criterio.

(v) Lo sviluppo degli scambi commerciali non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione

198. Fino al 2004, Alghero era un aeroporto di categoria D. Secondo i punti 15 e 39 degli orientamenti del 2005, si ritiene improbabile che il finanziamento concesso agli aeroporti di categoria D falsi la concorrenza oppure influenzi gli scambi commerciali in misura contraria agli interessi dell'Unione.

199. Quindi, la Commissione esprime un parere preliminare secondo cui gli aiuti non influenzano gli scambi commerciali in una misura contraria all'interesse dell'Unione fino al 2004.

200. Tuttavia, per quanto riguarda il periodo rimanente, a partire dal 2005, la Commissione non dispone di sufficienti informazioni per trarre conclusioni definitive su questo punto. In tale situazione, non può escludere che lo sviluppo degli scambi commerciali sarebbe influenzato in una misura contraria all'interesse dell'Unione.

201. La Commissione invita le autorità italiane a fornire informazioni sulla sostituibilità dell'aeroporto di Alghero con altri aeroporti sull'isola e con altre infrastrutture di

⁽¹⁾ Cfr. l'allegato 1 (relazione Accuracy), pag. 4.

trasporti che offrano altri modi di trasporto, soprattutto i porti, e invita i terzi a formulare commenti su questo punto.

202. Pertanto, in questa fase quindi la Commissione dubita che tale criterio sia stato rispettato.

Necessità e proporzionalità degli aiuti

203. Oltre ai criteri menzionati ⁽¹⁾ e per poter determinare la necessità, gli aiuti devono essere limitati al minimo necessario per raggiungere l'obiettivo stabilito. Le autorità italiane non hanno fornito un calcolo tale da dimostrare il divario di finanziamento realizzatosi, che quindi dovrebbe essere colmato tramite gli aiuti.

204. Inoltre, a causa degli obblighi contrattuali assunti nei confronti di Ryanair, SOGEAAL è stata obbligata a intraprendere degli investimenti infrastrutturali. Questo fa sorgere dei seri dubbi sulla necessità degli aiuti. La Commissione invita le autorità italiane a fornire ulteriori informazioni per indicare se e in quale misura il finanziamento pubblico delle misure in questione si proponesse di modificare il comportamento del beneficiario degli aiuti. La Commissione invita l'Italia anche a fornire qualsiasi documento o informazione pertinenti per dimostrare la proporzionalità della misura d'aiuto in esame.

205. In questa fase quindi la Commissione nutre seri dubbi sulla necessità e sulla proporzionalità dell'aiuto.

206. Sulla base delle precedenti considerazioni, la Commissione dubita che, in questo caso, i criteri sanciti negli orientamenti del 2005 siano stati complessivamente rispettati e che gli aiuti agli investimenti possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno.

6.1.4. Conclusione sulle misure a favore di SOGEAAL

207. Per le ragioni summenzionate e sulla base delle informazioni disponibili in questa fase, la Commissione esprime dubbi che gli aiuti al funzionamento e gli aiuti agli investimenti concessi a SOGEAAL siano compatibili con il mercato interno.

6.2. Potenziali aiuti alle compagnie aeree che operano all'aeroporto di Alghero

208. Sulla base delle informazioni in possesso della Commissione e considerando gli elementi menzionati nella precedente sezione 5.2, sembra emergere che i vettori aerei hanno ricevuto vari contributi, forniti direttamente da SOGEAAL o per i quali SOGEAAL è servita da tramite, mediante numerosi accordi sottoscritti con SOGEAAL a partire dal 2000 (cfr. i precedenti paragrafi da 89 a 108).

209. Ove le misure considerate rientrano nella nozione di aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, le stesse saranno considerate illegali ai sensi dell'articolo 108, pa-

ragrafo 3, del TFUE, perché, sulla base delle informazioni disponibili in questa fase, le misure sono state concesse ai beneficiari senza previa notifica.

6.2.1. Esistenza degli aiuti

210. Riguardo alla valutazione della presenza di aiuti di Stato nelle misure introdotte da SOGEAAL per le compagnie aeree suoi clienti e in particolare all'effetto prodotto sugli scambi commerciali intra-UE e sulla concorrenza, la Commissione fa riferimento all'analisi contenuta nella decisione del 2007.

211. La seguente analisi sintetizza e integra l'analisi nella decisione del 2007 e fa riferimento al periodo a partire dal 2000. Essa riguarda tutti i vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero dal 2000.

6.2.2. Presenza di risorse statali e imputabilità delle misure allo Stato

212. Per quanto riguarda la presenza di risorse statali, nella decisione del 2007 la Commissione ha rilevato che la decisione concernente le condizioni operative per le compagnie aeree operanti nell'aeroporto di Alghero potrebbe comportare l'utilizzo di risorse statali e potrebbe essere imputabile allo Stato, dal momento che SOGEAAL è controllata al 100 % da enti pubblici e le indicazioni disponibili fanno pensare che questi enti pubblici abbiano interferito nel processo decisionale di questa società. La Commissione ha fatto un particolare riferimento alla convenzione del 2002, nell'ambito della quale la Regione si è impegnata a cooperare con Ryanair al fine di sviluppare il turismo e il tasso di occupazione nella regione.

213. Secondo i commenti formulati dall'Italia, in seguito alla prima convenzione, SOGEAAL e la Sardegna hanno siglato successive convenzioni nel 2004, nel 2005, nel 2006 e nel 2007 per contributi di co-marketing ⁽²⁾.

214. Considerando la decisione di estensione del procedimento, la Commissione ritiene che la stessa analisi dovrebbe applicarsi anche a tutte le altre misure concernenti tutte le altre compagnie aeree che operano all'aeroporto di Alghero per l'intero periodo in esame e invita i terzi a formulare commenti a tal riguardo.

6.2.3. Vantaggio selettivo

215. Nella decisione del 2007, per quanto riguarda l'esistenza di un vantaggio per le compagnie aeree che operano ad Alghero, la Commissione ha valutato l'esistenza di un vantaggio per le compagnie aeree sotto forma di corrispettivi di assistenza a terra ridotti e di contributi di marketing e/o di altri contributi.

216. Nella decisione del 2007, la Commissione ha osservato in particolare che le tariffe di assistenza a terra per Ryanair erano fissate a un livello inferiore rispetto alle altre

⁽¹⁾ Decisione della Commissione del 18.2.2011, NN 26/2009 – Grecia-Ampliamento dell'aeroporto di Ioannina, punti 69 e 70.

⁽²⁾ Cfr. la precedente sezione 5.2.1.1, paragrafo 96.

compagnie e ha considerato che dette tariffe ridotte potessero aver implicato la concessione di un vantaggio a Ryanair nei confronti dei suoi concorrenti. Rispetto ai contratti conclusi con Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti e Alpi Eagles, la Commissione ha notato di non avere sufficienti informazioni sui corrispettivi pagati da queste società. La Commissione ha concluso che queste misure potrebbero comportare la concessione di aiuti di Stato a Ryanair e ad altri vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero, considerando il fatto che le riduzioni concesse ai vettori aerei non sono limitate nel tempo e potrebbero causare una discriminazione tra le società.

217. Nella decisione del 2007, la Commissione ha ricordato che SOGEAAL operava con perdite elevate e che non era probabile che gli accordi descritti con Ryanair fossero stati conclusi senza il sostegno finanziario della Regione Sardegna. La Commissione ha inoltre concluso che il sostegno al marketing di Ryanair "non sembra corrispondere alle condizioni di mercato".
218. Poiché la presente decisione, per quanto concerne le misure dirette alle compagnie aeree, estende il quadro di riferimento temporale del procedimento partire dal 2000, la Commissione deve valutare se esistano dubbi simili per le misure introdotte da SOGEAAL per tutto il periodo di indagine, cioè a partire dal 2000. Oltre alle considerazioni nella decisione del 2007, la Commissione osserva quanto segue.
219. Una misura costituisce un aiuto di Stato solo se il beneficiario riceve un vantaggio selettivo che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato⁽¹⁾.
220. Innanzitutto, la Commissione nota che il vantaggio potrebbe essere selettivo nella misura in cui le misure in esame riguardano solo i vettori aerei che hanno siglato degli accordi con il gestore dell'aeroporto.
221. In secondo luogo, per determinare se gli accordi in questione rappresentino un vantaggio per quei vettori aerei, la Commissione deve stabilire se, in linea di principio, in circostanze simili, un gestore aeroportuale privato, che operasse in condizioni normali di mercato, avrebbe concordato delle condizioni identiche o simili a quelle accordate da SOGEAAL.
222. In terzo luogo, la Commissione nota che SOGEAAL era in costante perdita per l'intero periodo dal 2000 al 2010. L'analisi presentata dall'Italia dimostra che la politica nei confronti delle compagnie *low cost* e la gestione delle tariffe di assistenza a terra sono state tra le cause di questi risultati negativi.
223. Per le ragioni summenzionate, che sono pertinenti a tutte le misure in esame, la Commissione dubita che SOGEAAL

abbia agito come investitore privato nelle sue relazioni commerciali con i vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero.

224. Vale la pena ricordare che per la valutazione dell'esistenza e dell'importanza di potenziali elementi di aiuto nei contratti in questione, la Commissione deve confrontare il comportamento di SOGEAAL con quello di un operatore privato al momento della conclusione di quei contratti⁽²⁾.

Esistenza di un vantaggio selettivo negli accordi conclusi con Ryanair/AMS

225. Dato che SOGEAAL ha firmato degli accordi sia con Ryanair che con AMS, la Commissione deve decidere innanzitutto se, per l'identificazione di un qualsiasi vantaggio economico di cui avrebbero potuto beneficiare, Ryanair e la sua società affiliata debbano essere considerate individualmente oppure congiuntamente.

Valutazione congiunta del vantaggio economico per Ryanair e AMS

226. La Commissione nota innanzitutto che AMS è una società affiliata posseduta al 100 % da Ryanair e gestita dagli stessi managers.
227. Per quanto riguarda gli accordi firmati nel 2000, nel 2002 e nel 2003, che hanno stabilito i servizi aeroportuali che SOGEAAL doveva fornire e determinati obiettivi che Ryanair doveva raggiungere, associati ai rimborsi che dovevano essere pagati a Ryanair per determinate attività pubblicitarie, tali accordi sono stati firmati direttamente tra SOGEAAL e Ryanair.
228. Nel 2006 e nel 2010, SOGEAAL ha firmato rispettivamente due diversi accordi con Ryanair per i servizi aeroportuali e con AMS per i servizi di marketing. Comunque, in entrambi i casi, sono stati firmati nelle stesse date (rispettivamente, il 3 aprile 2006 e il 20 ottobre 2010) e per la stessa durata (rispettivamente, fino al 31 dicembre 2010 e fino al 31 dicembre 2013). Gli accordi per i servizi di marketing firmati da AMS sono espressamente radicati negli impegni di Ryanair a raggiungere determinati obiettivi sulle tratte operate (articolo 1 di entrambi i contratti, cfr. la precedente tabella 7).
229. Infine, la Commissione nota che AMS è stata creata con lo scopo specifico di fornire servizi di marketing tramite il sito di Ryanair e non fornisce altre tipologie di servizi.

⁽¹⁾ Cfr. la causa C-342/96, Spagna contro Commissione [1999] Racc. pag. I-2459, punto 41.

⁽²⁾ Cfr. la causa T-318/00, Freistaat Thüringen contro Commissione [2005] Racc. pag. II-4179, pag. 125; causa C-492/99 Stardust Marine [2002] Racc. pag. I-04397.

230. Quindi, per le ragioni summenzionate, la Commissione conclude in questa fase che per poter valutare la presenza di un vantaggio selettivo, Ryanair e AMS devono essere considerate come un ente unico⁽¹⁾. La Commissione invita le autorità italiane e i terzi a fornire commenti a tal riguardo.

Analisi congiunta di contratti di servizi di marketing e di contratti di servizi aeroportuali

231. Per poter applicare il test dell'operatore in un'economia di mercato, la Commissione deve decidere se gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing, nonostante siano stati firmati separatamente, debbano essere valutati congiuntamente (si veda la sezione 5.2, paragrafi da 88 a 103 e le tabelle da 7 a 11 della presente decisione). In questo contesto, la Commissione valuterà se gli accordi di servizi aeroportuali siano stati condizionati sulla base degli accordi sui servizi di marketing. A tal riguardo, la Commissione fornisce la seguente analisi della situazione.

232. In una prima fase, che copre il 2000, il 2002 e il 2003, sono stati conclusi singoli contratti con Ryanair, che hanno stabilito i servizi aeroportuali e gli obiettivi di rotta, oltre a determinati servizi di marketing. In particolare, il primo contratto siglato tra Ryanair e SOGEAAL nel 2000 per una durata di 10 anni conteneva disposizioni sia sui servizi aeroportuali, sia sui nuovi obiettivi di rotta: per lo meno [...] al giorno e potenzialmente [...] sulla tratta Alghero - Londra. SOGEAAL si è impegnata a "pagare o accreditare" importi mensili che corrispondevano all'importo dovuto da Ryanair per i servizi di assistenza a terra per detto collegamento. Quindi il contratto ha implicato chiaramente un meccanismo di compensazione di debiti e crediti tra corrispettivi di assistenza a terra che doveva pagare Ryanair rispetto ai contributi che doveva pagare (o accreditare) SOGEAAL. In questo senso, SOGEAAL ha sostenuto i costi che avrebbero dovuto essere pagati da Ryanair per le sue operazioni all'aeroporto di Alghero. Il contratto ricorda anche l'impegno assunto dalle istituzioni regionali nel sostenere i costi di tutti i contributi a Ryanair. Il contratto firmato nel 2002 ha aggiornato i termini del primo contratto. Nel 2003, dato il successo del primo contratto in termini di flussi di passeggeri, SOGEAAL ha firmato un altro contratto per l'inaugurazione di una rotta verso Francoforte-Hahn.

233. In una seconda tornata di negoziati, che hanno coperto il periodo tra il 2006 e il 2010, SOGEAAL e Ryanair/AMS hanno firmato accordi separati per gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi di servizi di marketing. Ciononostante, come si è detto in precedenza, i due tipi di accordi hanno continuato a costituire un pacchetto unico. Questi accordi sono stati firmati alla stessa data e per la stessa durata e il campo di applicazione generale era lo stesso dei contratti precedenti. Inoltre, i due contratti di servizi di marketing erano espressamente radicati negli impegni assunti da Ryanair a operare su determinate rotte

e a raggiungere determinati obiettivi di passeggeri, ai sensi dei contratti di servizi aeroportuali firmati dalla stessa Ryanair.

234. Il meccanismo in questo caso ha fatto affidamento sui corrispettivi per i servizi aeroportuali che doveva pagare Ryanair da un lato e sui premi per buone prestazioni / servizi di marketing che doveva pagare SOGEAAL dall'altro, collegati al numero specifico di voli e ai livelli del traffico passeggeri. Numerosi accordi integrativi e lettere a latere hanno progressivamente aggiornato e integrato gli accordi principali, fissando gli obiettivi che Ryanair doveva raggiungere in termini di numero di voli e di passeggeri all'anno e i corrispettivi "premi per buone prestazioni", da concedere a SOGEAAL, così come una serie di servizi aeroportuali da fornire e le rotte di riferimento. I contratti hanno anche previsto le sanzioni in cui sarebbe incorsa Ryanair, qualora gli obiettivi non fossero stati raggiunti.

235. Una panoramica di tutti gli accordi firmati da SOGEAAL e Ryanair/AMS è riportata alla tabella 7 del paragrafo 88. Le autorità italiane sono invitate a formulare commenti sui contenuti della tabella e/o a modificarla e a fornire chiarimenti se del caso, così da consentire alla Commissione di poter far affidamento su una chiara rappresentazione della situazione.

236. La Commissione innanzitutto nota che questi accordi hanno, da una parte, l'obiettivo di istituire le condizioni operative per Ryanair, compresi i corrispettivi per i servizi di assistenza a terra, e dall'altra di stabilire i contributi di marketing che devono essere pagati a Ryanair, nel rispetto del sostegno al marketing e agli obiettivi per passeggeri e/o voli.

237. In secondo luogo, la Commissione osserva che il sostegno al marketing è direttamente collegato alle rotte operate da Ryanair e quindi la decisione di concludere un contratto di marketing con Ryanair/AMS è direttamente connessa alla decisione di concludere anche un contratto di servizi aeroportuali. Sembra quindi che gli accordi di marketing non sarebbero stati conclusi, se Ryanair non avesse operato precisamente le rotte richieste sull'aeroporto interessato.

238. In terzo luogo, la Commissione osserva che l'unico potenziale beneficio per l'aeroporto nel concludere questi accordi sarebbe un aumento del numero di passeggeri sui voli operati da Ryanair. Fattori di carico e stime di traffico sono comunque una componente essenziale dell'analisi di redditività che un aeroporto deve svolgere prima di siglare un accordo con una compagnia aerea, per poter valutare i benefici previsti in termini di aumento del flusso di passeggeri.

239. In quarto luogo, per quanto riguarda gli accordi di marketing raggiunti con AMS nel 2006 e nel 2010, la Commissione osserva che questi sono stati conclusi con la società che è controllata al 100 % da Ryanair, e che sono stati firmati nelle stesse date ed erano esplicitamente radicati nei contratti firmati da Ryanair.

⁽¹⁾ Coerentemente con altre decisioni della Commissione; cfr. per esempio le decisioni del 25 gennaio 2012 nel caso SA.22614 - *Aeroporto Pau*, e dell'8 febbraio 2012 nel caso SA.26494 - *Aeroporto La Rochelle*.

240. Quindi per valutare se l'aeroporto si sia comportato come un investitore di mercato al momento di instaurare relazioni con Ryanair/AMS, la Commissione esprime il parere preliminare secondo cui sia gli accordi di servizi aeroportuali, sia gli accordi di marketing e le loro conseguenze finanziarie devono essere valutati congiuntamente ⁽¹⁾. La Commissione invita l'Italia e i terzi a commentare questo approccio.

241. La Commissione sottolinea che gli elementi summenzionati confermano i dubbi già espressi nella sua decisione del 29 novembre 2007 di avviare il procedimento sull'aeroporto di Pau ⁽²⁾, sulla natura dei contratti di marketing, apparentemente motivata dalla necessità di ridurre i costi di Ryanair. Nel contesto di questa decisione, la Commissione quindi ha considerato congiuntamente l'accordo dei servizi di marketing e l'accordo dei servizi aeroportuali, ai fini dell'analisi di compatibilità. La Commissione ha anche seguito quest'approccio nella sua decisione del 25.1.2012 di estendere il procedimento relativo allo stesso aeroporto, così come nelle sue decisioni dell'8.2.2012 e del 23.3.2012 sugli aeroporti di La Rochelle e di Angoulême ⁽³⁾.

Valutazione congiunta di SOGEAAL con i suoi azionisti pubblici, soprattutto la Sardegna

242. Nel caso in questione, la Commissione nota che una parte o la totalità dei costi di marketing sono stati rimborsati direttamente dalla Regione Sardegna, sia pure transitando attraverso i conti dell'operatore aeroportuale (si veda la precedente sezione 5.2.1.1, paragrafi da 89 a 98).

243. Soprattutto nel periodo tra il 2002 e il 2008, la Regione ha rimborsato un importo totale di [10 000 000 – 15 000 000] EUR per contributi di co-marketing, relativi agli accordi firmati con i vettori aerei per le attività di marketing, e si è impegnata a concedere ulteriori [2 500 000 – 3 500 000] EUR per il 2008 e il 2009 (cfr. la precedente sezione 5.2.1, paragrafo 95, tabella 10).

244. La Commissione nota che questi rimborsi sembrano legati soprattutto alle operazioni di Ryanair, almeno fino al 2007, e forse anche di altri vettori aerei in seguito. Quindi, sebbene i rimborsi parzialmente siano passati attraverso i conti di SOGEAAL, in questa fase la Commissione ritiene che debbano essere considerati nel contesto delle misure concesse a Ryanair e ad altri vettori aerei all'aeroporto. La Commissione invita le autorità italiane e i terzi a commentare questo approccio.

245. Inoltre, la Commissione osserva che la Regione Sardegna, durante il periodo oggetto di indagine, è stata un'importante azionista di SOGEAAL, fino ad ottenere il controllo totale e la proprietà a partire dal 2009 ⁽⁴⁾, e quindi aveva

interessi finanziari nella gestione dell'aeroporto. Considerando la relazione giuridica ed economica tra SOGEAAL e la Regione Sardegna, in questa fase la Commissione ritiene che concedendo queste misure, i comportamenti di SOGEAAL e della Regione Sardegna debbano essere valutati congiuntamente. Questo approccio è coerente con le argomentazioni presentate dall'Italia.

246. Quindi, nel valutare se le misure adottate in relazione a Ryanair/AMS siano conformi al mercato, la Commissione esprime il parere preliminare secondo cui il comportamento di SOGEAAL deve essere valutato assieme al comportamento della Regione Sardegna e/o di altri enti azionisti di SOGEAAL durante il periodo esaminato a partire dal 2000 ⁽⁵⁾. La Commissione invita i terzi a commentare questo approccio.

Principio dell'investitore di mercato

247. Fondamentalmente, ai sensi del principio dell'investitore dell'economia di mercato (MEIP), quando un'autorità pubblica investe in un'impresa alle condizioni che sarebbero accettabili per un investitore privato che operasse in condizioni normali di economia di mercato, l'investimento non è un aiuto di Stato.

248. Per la valutazione dei contratti alla luce del ragionamento sopraindicato, è importante notare, considerando l'esistenza e l'importanza di elementi di aiuto in quei contratti, che essi devono essere esaminati rispetto alla situazione esistente al momento della loro conclusione (cfr. il precedente paragrafo 226 e i seguenti).

249. Secondo le autorità italiane, lo sviluppo dell'aeroporto Alghero rientra tra gli obiettivi dell'amministrazione regionale, dato che grazie a tale sviluppo l'intera economia ne risulta arricchita. Inoltre, le autorità italiane sottolineano che lo sviluppo dell'aeroporto, con il potenziamento della sua dimensione internazionale, è stato considerato il modo per massimizzare i risultati attesi. Effettivamente, quando alla fine degli anni '90 l'allora compagnia di bandiera Alitalia ha smesso di considerare l'aeroporto di Alghero tra le sue priorità, si è ritenuto che l'opzione migliore fosse quella di prendere in considerazione altri vettori. L'opzione scelta è stata quella di sviluppare il traffico internazionale con vettori *low cost*, originariamente con Ryanair. Si è ritenuto che in tal modo la capacità

⁽¹⁾ Le stesse conclusioni (preliminari) sono state espresse dalla Commissione nelle decisioni SA.26714 - *Aéroports de Pau* e SA. 26494 - *Aéroports de La Rochelle*.

⁽²⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 29 novembre 2007, GU C41 del 15 febbraio 2008, pag. 11.

⁽³⁾ Cfr. le decisioni della Commissione SA.26494 - *Aéroports de La Rochelle* e SA.33963 - *Aéroports de Angoulême*.

⁽⁴⁾ Cfr. la proprietà di SOGEAAL durante il periodo d'indagine, sezione 2.3.

⁽⁵⁾ Nella sentenza del Tribunale di primo grado del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione (T-196/04, [2008] Racc. pag. II-3643) riguardante gli accordi conclusi tra la regione Vallonia e l'aeroporto Charleroi con Ryanair, la regione Vallonia era proprietaria, direttamente o indirettamente, nel periodo esaminato, del 96,28 % della società BSCA, che gestiva l'aeroporto ed era proprietaria delle infrastrutture aeroportuali. Alla luce di queste particolari circostanze e della relazione giuridica ed economica tra BSCA e la regione Vallonia, il Tribunale ha considerato che "fosse necessario esaminare, nel contesto dell'applicazione dell'esame dell'investitore privato, l'operazione commerciale nel suo insieme, allo scopo di verificare se l'ente statale e l'ente da esso controllato, unitamente considerati, si fossero comportati come operatori razionali in un'economia di mercato. Infatti, la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto" (paragrafo 59).

- naturale dell'aeroporto potesse essere sfruttata al massimo, raggiungendo i 2 milioni di passeggeri dai 600 000 che aveva all'epoca.
250. In tale contesto, l'Italia si è affidata anche alle conclusioni raggiunte nello studio di Roland Berger, presentato con i commenti relativi alla decisione per l'avvio del procedimento del 14 novembre 2007 e nella relazione Ecorys (entrambi descritti nella sezione 5.3, paragrafi da 112 a 118). Questi hanno preso in considerazione in particolare i fattori negativi che hanno un impatto sui risultati finanziari di SOGEAAL (la crisi, la gestione inefficiente dell'assistenza a terra, il ritardo nella concessione eccetera).
251. La Commissione nota innanzitutto che, secondo la giurisprudenza, non era possibile tener conto delle considerazioni in materia di sviluppo regionale per l'applicazione del principio dell'investitore di mercato ⁽¹⁾.
252. In secondo luogo, la Commissione osserva che secondo le informazioni a sua disposizione, non c'era alcun piano industriale né alcuna analisi *ex-ante* in relazione ai contratti firmati con Ryanair/AMS, giustificando così la decisione economica di SOGEAAL di impegnarsi nei confronti di Ryanair/AMS.
253. L'unico documento in cui si considerano i contratti con Ryanair che precedono la decisione del 2007 è quello relativo alla riunione del consiglio di amministrazione di SOGEAAL, dell'8 aprile 2000, in cui il consiglio di amministrazione ha discusso e sostenuto l'iniziativa concernente il collegamento Alghero – Londra da parte di Ryanair, data l'importanza dell'iniziativa per il territorio regionale. La discussione ha anche preso in considerazione il potenziale impegno finanziario da parte degli azionisti in termini di contributi da erogare a Ryanair per pubblicità e promozioni, quantificati in circa in [100 – 1 000] milioni di ITL (circa [50 000 – 500 000] EUR) all'anno ed è stata avanzata la proposta di istituire un ente di monitoraggio per il corretto utilizzo dei fondi.
254. Per quanto riguarda la relazione Ecorys, la Commissione nota che la conclusione in essa contenuta si basa su una serie di presupposti, tra cui il fatto che la Sardegna avrebbe rimborsato i contributi di marketing e che SOGEAAL avrebbe ricevuto la concessione totale nei 9 mesi previsti a partire dalla richiesta. A tal riguardo, va sottolineato che la relazione non ha come scopo quello di mostrare che il comportamento congiunto di SOGEAAL e della Regione sia conforme al mercato. L'analisi riportata nella relazione evidenzia inoltre delle lacune, come la mancanza di una motivazione per il livello di sconto nelle tariffe di assistenza a terra applicate ai vettori, rispetto alle tariffe IATA, il che “non era sostenuto da una specifica analisi commerciale eseguita da SOGEAAL o altri”.
255. Inoltre, la Commissione nota come che sia la relazione Ecorys (2011), sia l'analisi Roland Berger (2007) siano analisi *ex-post*, eseguite come se fossero *ex-ante*, assumendo opzioni retrospettive e basandosi su cifre e dati presumibilmente disponibili al momento del processo decisionale. Non è chiara in questa fase l'eventuale connessione tra la relazione Roland Berger del 2007 e il piano industriale Roland Berger del 2004, considerato nella decisione del 2007.
256. Nessuna analisi *ex-ante* è stata condotta dall'operatore aeroportuale SOGEAAL e/o dalle autorità regionali o nazionali ⁽²⁾. Come indicato nella relazione, il piano industriale del 1999, utilizzato da SOGEAAL per basare la sua decisione dal 1999 in poi, è stato fornito al consulente sotto forma di un semplice foglio di calcolo elettronico Excel. Ulteriori chiarimenti, commenti e motivazioni sui presupposti e sulla metodologia del piano industriale, così come una relazione ampia prodotta da Roland Berger nel 2007, sono stati forniti ad hoc a Ecorys nel corso dello sviluppo della sua analisi (riunioni, eccetera). A tal riguardo, il consulente ha notato “l'approccio leggermente non convenzionale” nella produzione di un piano industriale “sotto forma di un solo foglio Excel”, rispetto a quella che era effettivamente una decisione strategica di grande importanza per SOGEAAL, per l'aeroporto di Alghero e per la Regione Sardegna ⁽³⁾.
257. Per quanto riguarda l'utilizzo dell'aeroporto, la Commissione nota che per lunghi periodi, Ryanair è stata l'unica compagnia aerea a offrire voli di linea all'aeroporto e ancora adesso è la principale compagnia aerea *low cost* a offrire la vasta maggioranza di collegamenti da e verso l'aeroporto.
258. Per tutte le ragioni summenzionate, la Commissione non può concludere che SOGEAAL e la Regione Sardegna, congiuntamente considerate, si siano comportate come un investitore in un'economia di mercato, nella loro relazione con Ryanair/AMS, concedendo sconti e contributi di marketing.
259. Quindi, la Commissione invita l'Italia e le parti interessate a fornire informazioni e commenti sul parere espresso in modo preliminare.

Esistenza di un vantaggio selettivo negli accordi conclusi con altri vettori

260. L'analisi condotta nelle sezioni precedenti sulla valutazione congiunta degli accordi di servizi aeroportuali e degli accordi di servizi di marketing tra SOGEAAL e Ryanair e la valutazione della loro natura selettiva si applicano, *mutatis mutandis*, ai contratti firmati tra SOGEAAL e altri vettori aerei.

⁽¹⁾ Cfr. la sentenza della Corte del 21 gennaio 1999, T-129/95, T-2/96 e T-97/96, Neu Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione, Racc. [1999], pag. II, punto 120

⁽²⁾ Relazione Ecorys, pag. 16: “Al momento nessun caso aziendale è stato preparato dallo Stato in modo esplicito. Le decisioni prese in quel momento erano basate su presupposti di alto livello di redditività migliorata e di un più ampio impatto sulla regione”.

⁽³⁾ Relazione Ecorys, pag. 60.

261. Le autorità italiane hanno fornito informazioni sugli accordi di assistenza a terra firmati da SOGEAAL con altre compagnie aeree che operano all'aeroporto di Alghero dal 2000, soprattutto con Germanwings nel 2007, Volare nel 2007, Air Italy nel 2008, Meridiana Fly nel 2010, Bmibaby nel 2010, e Air Vallè (anno non disponibile). SOGEAAL ha inoltre firmato un contratto di assistenza a terra con Air One, attualmente il secondo vettore che opera all'aeroporto di Alghero. Una copia di questo accordo non è stata fornita dall'Italia (cfr. la precedente sezione 5.2.2., paragrafi da 104 a 108 e le tabelle 12 e 13). A tale riguardo, va notato che alcune delle società menzionate potrebbero avere effettuato cambiamenti nella compagine proprietaria nel corso del procedimento. In particolare, per quanto riguarda Volare e Air One, la Commissione nota che queste società sono state acquisite rispettivamente da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. e Alitalia-CAI S.p.A. ⁽¹⁾. Quindi, nella misura in cui queste società abbiano beneficiato di aiuti illegali e incompatibili, la Commissione dovrà esaminare se detti aiuti siano stati trasferiti ai loro successori tramite l'acquisizione. In quel caso, il rispettivo successore potrebbe essere tenuto a rimborsare tali aiuti.

262. SOGEAAL ha firmato accordi con compagnie aeree *low cost* che contengono corrispettivi di marketing, soprattutto con Germanwings nel 2007, Volare nel 2007, Meridiana Fly nel 2010 e Alitalia nel 2010 (cfr. la precedente sezione 5.2.2, paragrafo 108, e la tabella 12). Sembra che un contratto di marketing sia stato firmato con Air Italy nel 2008, tuttavia tale contratto non è stato fornito dall'Italia.

263. Sulla base delle informazioni a disposizione in questa fase, sconti sostanziali sui diritti aeroportuali sono stati applicati da SOGEAAL anche a vettori aerei diversi da Ryanair, scostandosi dalle tariffe standard, per esempio a seconda delle nuove rotte e dell'aumento di traffico ([25-35 %] di sconto) e dell'aumento del volume di passeggeri.

264. In questa fase la Commissione non dispone di informazioni dettagliate su tutti i contratti firmati tra SOGEAAL e vettori diversi da Ryanair, sulla natura della riduzione delle tariffe di assistenza a terra, sui contributi di marketing concessi a vettori aerei e sulla loro possibile redditività per SOGEAAL. Si invitano pertanto le autorità italiane a:

- fornire tutti i contratti pertinenti, relativamente all'assistenza a terra e al marketing, sottoscritti con vettori diversi da Ryanair, a partire dal 2000;
- indicare se ritengono che la riduzione degli oneri e la concessione di contributi di marketing rappresentino aiuti di Stato e, in caso affermativo, per quali ragioni;

- nel caso in cui ritengano che la riduzione degli oneri e la concessione di contributi di marketing non rappresentino aiuti di Stato, le autorità italiane sono invitate a fornire tutte le motivazioni, così come tutti i documenti giustificativi, secondo cui le riduzioni applicate e i contributi concessi sono conformi al mercato. In particolare, le autorità italiane dovrebbero fornire tutti i piani industriali *ex-ante*, gli studi o i documenti che valutino se per l'operatore aeroportuale sia stato remunerativo stipulare ciascuno di tali accordi con le compagnie; se questi documenti non sono disponibili, esse dovrebbero fornire per lo meno le più recenti previsioni di bilancio di SOGEAAL, preparate prima della conclusione di questi accordi.

Conclusione sull'esistenza del vantaggio selettivo

265. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, la Commissione osserva che SOGEAAL opera in perdita. Sebbene l'Italia abbia sostenuto che la situazione finanziaria di SOGEAAL fosse la conseguenza di concessioni parziali e provvisorie che SOGEAAL aveva prima del 2007, SOGEAAL ha continuato a registrare perdite dopo il 2007, raggiungendo un picco nel 2009 (12 milioni di EUR di perdite), quando le è stata aggiudicata la concessione totale per gestire l'aeroporto.

266. Il fatto che la concessione totale sia stata aggiudicata qualche anno dopo rispetto al piano originario non spiega, a parere della Commissione, le riduzioni considerevoli nei corrispettivi dei servizi aeroportuali che hanno aggravato la situazione finanziaria di SOGEAAL. L'analisi presentata dalle autorità italiane indica che una delle ragioni dei risultati negativi è stata la politica adottata da SOGEAAL nei confronti delle compagnie *low cost* e la gestione delle tariffe di assistenza a terra e dei diritti sui passeggeri (si veda la precedente sezione 5.1.1.1, paragrafi da 61 a 71).

267. Inoltre la Commissione ritiene che il sostegno finanziario concesso a SOGEAAL potrebbe avere contribuito a sovvenzionare le operazioni dei vettori aerei all'aeroporto.

6.2.3.1. Conclusioni sull'esistenza di aiuti alle compagnie aeree che operano all'aeroporto di Alghero

268. Alla luce della suddetta analisi, in questa fase la Commissione ritiene che le misure in questione potrebbero implicare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

6.2.4. Compatibilità con il mercato interno

269. In questa fase, la Commissione dubita della compatibilità dei potenziali aiuti, concessi a vettori aerei che operano all'aeroporto di Alghero, per le stesse ragioni esposte ai paragrafi da 120 a 157 della decisione del 2007. La Commissione invita l'Italia e i terzi a formulare dei commenti su detta questione. La Commissione ritiene che l'analisi della compatibilità delle misure con il mercato interno si applichi, *mutatis mutandis*, alle misure adottate prima del 2002 e dal 2007 in poi.

⁽¹⁾ Volare è stata acquisita da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.; cfr. la decisione dell'autorità italiana per la concorrenza del 5 luglio 2006 nella causa C7667, e del 25 giugno 2008 nella causa IC7667B. In seguito, i beni di Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. e di Air One sono stati acquisiti da Alitalia-CAI; cfr. le decisioni dell'autorità italiana per la concorrenza del 3 dicembre 2008 nella causa C9812 e dell'11 aprile 2012 nella causa C9812B.

7. CONCLUSIONE

270. Considerando le conclusioni preliminari summenzionate, la Commissione non può escludere che le misure adottate in relazione a SOGEAAL e alle compagnie aeree operanti all'aeroporto di Alghero contengano una concessione di aiuti di Stato incompatibile con il mercato interno.
271. Le autorità italiane sono invitate a rispondere al questionario allegato e a completare la tabella allegata, che sintetizza la maggior parte delle informazioni richieste in questa decisione. Nel farlo, le autorità dovrebbero prendere in considerazione la situazione specifica dell'evoluzione nella gestione dell'aeroporto di Alghero. In particolare, per quanto riguarda le voci relative ai costi, è necessario considerare la situazione specifica di co-gestione fino al 2007 e considerare i costi di SOGEAAL insieme ai costi del co-operatore (la Regione Sardegna o altri enti), evitando così una duplicazione.
272. Inoltre, le autorità italiane sono invitate a fornire le seguenti informazioni e i documenti giustificativi:
- Chiarimenti per determinare se l'aeroporto di Alghero si basi sullo stesso bacino d'utenza di altri aeroporti in Sardegna, in particolare Cagliari e Olbia, e indicazioni sul grado di concorrenza con altre tipologie di infrastrutture di trasporto, per esempio i porti.
 - Informazioni sulla gestione congiunta dell'aeroporto nel periodo che copre la concessione parziale e provvisoria a SOGEAAL nel 1995, fino all'aggiudicazione della concessione totale nel 2007.
 - Chiarimenti sulla tabella che rappresenta la situazione finanziaria di SOGEAAL, riportata a pagina 30 della relazione Accuracy e sulle voci incluse ed escluse. In relazione a ciò, si richiede che venga fornita una chiara panoramica della situazione di SOGEAAL dal 2000 e i bilanci dal 2000 a oggi.
 - La relazione Accuracy specifica che i profitti di SOGEAAL erano condizionati dai "costi/ricavi per i contributi di marketing territoriale sostenuti/ricevuti nel periodo considerato" e che i contributi di marketing, da pagarsi a Ryanair, "devono essere considerati al di fuori degli utili operativi sugli investimenti, dato che rappresentano i costi sostenuti dalla Sardegna per favorire lo sviluppo economico locale". Le autorità italiane sono invitate a fornire chiarimenti su queste affermazioni.
 - Chiarimenti sulla natura e sulla motivazione delle operazioni di capitale di SOGEAAL eseguite dal 2000, compresa l'operazione del 2001 (indicata dall'Italia come *aumento di capitale e conversione all'euro*) e del 2003 (indicata come *rimborso di perdite e aumento di capitale*), specificando il ruolo della Regione Sardegna in tali operazioni.
 - Una copia di tutte le convenzioni che integrano i successivi atti di concessione, dall'originale del 10 maggio 1995 alla concessione totale finale aggiudicata il 3 agosto 2007.
- Per quanto riguarda gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali e i canoni pagati dal gestore aeroportuale, chiarimenti e documenti giustificativi su: (a) condizioni della concessione per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture e la base giuridica su cui queste vengono applicate; (b) una panoramica accurata del sistema di canoni applicati a SOGEAAL, specificando anche il quadro giuridico e spiegando in quale misura i canoni di concessione siano stati fissati nel corso degli anni per riflettere (se così è stato) l'affidamento delle infrastrutture aeroportuali a SOGEAAL e il progressivo ampliamento e miglioramento delle infrastrutture aeroportuali; (c) se ci sia stata un'analisi dell'utilizzo previsto delle infrastrutture aggiuntive, finanziate dalle risorse statali; (d) dettagli su possibili progetti di finanziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Alghero per il futuro, con il ricorso a risorse pubbliche.
 - Chiarimenti sul significato dell'espressione "impianti e lavori", per quanto riguarda i contributi erogati dalla Regione Sardegna, indicati nell'allegato 23 dei commenti formulati nel 2011 (cfr. la precedente tabella 4), specificando la natura della spesa e indicando se l'importo menzionato copra la differenza tra l'importo totale di investimenti e gli investimenti finanziati dallo Stato.
 - Chiarimenti sulla natura degli investimenti per le infrastrutture da parte dello Stato (cfr. la precedente tabella 5) e sul soggetto che ha pagato la differenza tra i costi originari dei lavori e i contributi (se la risposta alla domanda summenzionata è negativa). Si prega inoltre di indicare se, oltre al finanziamento di investimenti, di cui nella tabella, ci siano stati altri contributi per gli investimenti erogati dallo Stato, assieme alla decisione d'investimento da parte di SOGEAAL prima del 2003 e si prega di fornire dettagli.
 - Piani industriali *ex-ante*, studi o documenti che valutino la redditività per: (a) le operazioni sul capitale di SOGEAAL, compresa la sua costituzione; (b) la decisione da parte dell'operatore aeroportuale di stipulare ognuno degli accordi con le compagnie aeree esaminati in questa decisione. Questi dovrebbero comprendere il piano industriale Roland Berger del 2004 (menzionato nella decisione del 2007) e del 2007 (menzionato nella relazione Ecorys). Se questi documenti non sono disponibili, si prega di fornire le più recenti previsioni di bilancio di SOGEAAL disponibili prima dell'esecuzione delle operazioni sul capitale e della conclusione degli accordi con i vettori.
 - Commenti, emendamenti, se necessari, e chiarimenti sulla tabella 7, che illustra tutti i contratti firmati con Ryanair/AMS. Si prega anche di fornire una panoramica, ampia e ragionata, dell'intera serie di contratti, in modo da consentire alla Commissione di disporre di una chiara rappresentazione della situazione.
 - Chiarimenti sulle eventuali incoerenze tra i dati relativi ai premi per buone prestazioni nella tabella 8 e quelli concernenti i contributi per il co-marketing di cui alla tabella 9, erogati a Ryanair/AMS.

- Qualsiasi accordo, convenzione, patto, protocollo e simili stipulato tra la Regione Sardegna e Ryanair (per esempio, quello del 24.1.2002 e gli atti esecutivi del 30.4.2002), e/o con SOGEAAL (per esempio, quello del 30.12.2002), assieme ai contributi erogati da SOGEAAL a Ryanair o ad altre compagnie aeree.
- Qualsiasi accordo di servizi aeroportuali, accordo di assistenza a terra o accordo di servizi di marketing, stipulato con vettori aerei diversi da Ryanair dal 2000 in poi, che non sia stato ancora fornito (per esempio, quello con Air One per l'assistenza a terra e quello con Air Italy per la marketing).
- Chiarimenti che spieghino se le autorità considerino aiuti di Stato la riduzione dei corrispettivi e la concessione di contributi di marketing e, in caso affermativo, ne illustrino le ragioni. Se ritengono che le riduzioni dei corrispettivi e la concessione di contributi di marketing non rappresentino aiuti di Stato, le autorità italiane sono invitate a fornire tutte le ragioni, così come anche i documenti giustificativi, per cui le riduzioni applicate e i contributi concessi sarebbero conformi al mercato. In particolare, le autorità italiane dovrebbero fornire tutti i piani industriali ex-ante, studi o documenti che valutino se sia stato remunerativo per l'operatore aeroportuale stipulare ciascuno di questi accordi con le compagnie aeree; se questi documenti non sono disponibili, dovrebbero essere fornite almeno le più recenti previsioni di bilancio di SOGEAAL, disponibili prima della conclusione di questi accordi.
- Informazioni che consentano alla Commissione di valutare qualsiasi cambiamento nelle proprietà dei vettori aerei diversi da Ryanair, che abbiano firmato contratti con SOGEAAL, in particolare per quanto riguarda il successore giuridico di Volare e Air One.
- Argomentazioni su potenziali aiuti di Stati compatibili con il mercato interno, per quanto concerne le misure concesse sia a SOGEAAL, sia ai vettori aerei.

8. DECISIONE

Alla luce delle precedenti considerazioni, la Commissione, agendo secondo il procedimento sancito dall'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

richiede all'Italia di formulare commenti e di fornire tutte le informazioni che possano contribuire alla valutazione delle misure, entro un mese dalla ricezione di questa lettera.

Le misure in esame comprendono: 1) gli aiuti potenziali al gestore aeroportuale SOGEAAL, con riferimento a (a) conferimenti di capitale e copertura delle perdite da parte della Regione Sardegna e di altri azionisti pubblici; (b) contributi per impianti e lavori da parte della Regione Sardegna; e (c) finanziamento delle infrastrutture aeroportuali e delle apparecchiature da parte dello Stato (valutato nella precedente sezione 6.1); e 2) potenziali aiuti alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Alghero, con riferimento a tutti gli accordi conclusi con quelle compagnie aeree a partire dal 2000 (valutati nella precedente sezione 6.2).

L'Italia fornirà una versione non riservata dei suoi commenti e delle informazioni fornite. In caso contrario, la Commissione adotterà una decisione sulla base delle informazioni in suo possesso.

La Commissione richiede all'Italia di inoltrare immediatamente una copia di questa lettera ai potenziali beneficiari degli aiuti. In questo contesto, l'Italia si impegnerà a non diffondere alle imprese coinvolte informazioni relative ad altre imprese e coperte da riservatezza ai sensi della comunicazione della Commissione C(2003) 4582, del 1° dicembre 2003 relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato.

La Commissione intende ricordare all'Italia che l'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha effetti sospensivi e vorrebbe richiamare l'attenzione delle autorità italiane sull'articolo 14 del regolamento del Consiglio (CE) n. 659/1999, che sancisce che tutti gli aiuti illegali possono essere recuperati dal beneficiario.

La Commissione avvisa l'Italia che informerà le parti interessate tramite pubblicazione di questa lettera e una sostanziale sintesi della stessa sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Informerà anche le parti interessate nei paesi EFTA, che sono firmatari dell'accordo SEE, tramite pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e informerà l'autorità di vigilanza dell'EFTA tramite l'invio di una copia di questa lettera. Tutte queste parti interessate saranno invitate a formulare commenti entro un mese dalla data della pubblicazione. Anche alle parti interessate si richiede di fornire una versione non riservata dei loro commenti.

ALLEGATO I – QUESTIONARIO

1. Si prega di completare la tabella inserita nell'allegato II, tenendo conto delle seguenti considerazioni:

— **Colonna 1**

Si prega di specificare la massima capacità annua totale dell'aeroporto nel suo complesso, come numero di passeggeri, nonché come numero di movimenti di aeromobili e in massa delle merci (tonnellate) all'anno.

Si prega di specificare nelle spiegazioni quale delle infrastrutture aeroportuali viene utilizzata sia per il trasporto merci, sia per il trasporto passeggeri (per esempio, la pista) e di indicare quale parte delle infrastrutture aeroportuali determini la sua massima capacità annua (per esempio le "strozzature").

— **Colonna 2**

Si prega di specificare l'utilizzo della capacità dell'aeroporto. Per i voli commerciali per il trasporto di passeggeri (traffico di linea medio e voli charter, esclusa l'aviazione generale), si prega di fornire le cifre per ciascuna compagnia aerea che opera dall'aeroporto, esprimendo l'utilizzo di capacità di ciascuna compagnia, per numero di passeggeri da un lato, e movimenti di aeromobili dall'altro.

Per voli commerciali per il trasporto di merci, si prega di fornire dati aggregati che indichino l'utilizzo di capacità per voli per il trasporto merci, per massa di merci aeree e per movimenti di aeromobili. I voli commerciali per il trasporto di merci fanno riferimento esclusivamente a voli per il trasporto di merci senza passeggeri e vengono escluse anche le merci trasportate in stiva su aerei per il trasporto di passeggeri. Le merci in stiva non dovrebbero essere prese in considerazione per il calcolo dei movimenti di aeromobili, visto che vengono trasportate assieme ai passeggeri e quindi contate in quell'istanza.

Per l'aviazione generale e gli altri utilizzi della capacità dell'aeroporto, si prega di fornire gli utilizzi della capacità espressi in cifre aggregate annualmente di movimenti degli aeromobili. Le merci trasportate in stiva in aerei per il trasporto di passeggeri dovrebbero essere conteggiate nei movimenti degli aeromobili delle compagnie aeree che trasportano passeggeri.

— **Colonna 3**

Si prega di specificare quale capacità dell'aeroporto non sia stata utilizzata in un dato anno, cioè fondamentalmente il delta tra le colonne 1 e 2.

— **Colonna 4**

Si prega di specificare i costi annui totali dell'aeroporto (compresi i costi per le attività di competenze pubbliche) per il traffico commerciale per il trasporto di passeggeri, come definito in precedenza.

— **Colonna 5**

Si prega di specificare i costi delle competenze pubbliche derivanti da attività relative alla gestione del traffico aereo, alle dogane e alla polizia. Se si ritiene che esistano ulteriori categorie comprese nelle competenze pubbliche, si prega di specificarle separatamente. Costi come la svalutazione, l'ammortamento, i costi di finanziamento ecc. dovrebbero essere esclusi dai costi operativi.

— **Colonne 6 e 7**

Si prega di specificare i costi operativi dell'aeroporto per il traffico commerciale di passeggeri, come precedentemente definito e senza costi di competenze pubbliche. I costi di competenze pubbliche dovrebbero essere quelli ripresi nella colonna 5. I costi operativi dovrebbero coprire le spese per il personale, i servizi contrattati, i materiali, le apparecchiature, le forniture, le comunicazioni, l'energia, i rifiuti, l'assicurazione, i reclami, le risoluzioni, i "leasing", gli affitti, le concessioni, i costi generali e amministrativi, il costo del capitale di circolazione e altre spese operative. I costi operativi destinati a una specifica compagnia aerea (per esempio, personale assunto per la fornitura di servizi per una particolare compagnia aerea) dovrebbero essere dichiarati alla colonna 7. Costi come il la svalutazione, l'ammortamento, i costi di finanziamento ecc. dovrebbero essere esclusi dai costi operativi.

— **Colonne 8 e 9**

I costi di capitale dell'aeroporto per il traffico commerciale di passeggeri, come definito in precedenza, dovrebbero coprire i costi relativi al finanziamento di investimenti, cioè i costi di svalutazione e i costi di finanziamento di un investimento (interessi totali, escluso il finanziamento del capitale d'esercizio). I costi di capitale destinati a una specifica compagnia aerea (per esempio, la svalutazione di un hangar destinato a una particolare compagnia aerea) dovrebbero essere dichiarati alla colonna 9. Si prega di spiegare se qualcuno dei costi di capitale sia pertinente per il calcolo EBITDA.

— **Colonne 11 e 14**

Sia i ricavi relativi all'aviazione, sia quelli non relativi ad essa, dovrebbero essere dichiarati per ogni compagnia aerea. Quando i ricavi non possono essere attribuiti direttamente a una specifica compagnia aerea, si prega di specificare quale sia la chiave di attribuzione usata per l'attribuzione dei ricavi a una specifica compagnia aerea. Si prega di specificare anche l'importo e la natura di altri ricavi, che non possono essere attribuiti a una specifica compagnia aerea. Quando i ricavi non possono essere attribuiti alle attività commerciali correlate alla compagnia aerea, si prega di indicare l'importo di tali ricavi e di indicarne le ragioni.

— **Colonna 15**

Si prega di specificare se all'aeroporto sia stato concesso un sostegno pubblico per la copertura dei costi operativi e/o del costo del capitale. Si prega di allegare dei resoconti che descrivano la natura del sostegno pubblico concesso. Si prega di specificare se detto sostegno pubblico abbia avuto come obiettivo il finanziamento del traffico commerciale per il trasporto di passeggeri oppure del traffico commerciale per il trasporto di merci.

Si prega di dichiarare se all'aeroporto sia stato concesso un obbligo di servizio pubblico (OSP) e se l'aeroporto riceva una remunerazione pubblica per la fornitura di servizi di interesse economico generale (SIEG). In caso affermativo, si prega di fornire un resoconto relativo alla natura rispettivamente dell'OSP e del SIEG.

— **Colonne 16 e 17**

Si prega di fornire l'EBITDA dell'aeroporto (utile al lordo di interessi, imposte e tasse, svalutazioni e ammortamenti) e il suo EAT (risultato al netto delle imposte) espressi in cifre e inoltre si prega di fornire il calcolo annuale sia dell'EBITDA che dell'EAT. Si prega di evidenziare nel calcolo in quale misura l'EBITDA sia influenzato dai costi o dai ricavi direttamente relativi all'utilizzo delle infrastrutture.

2. Si prega di fornire una copia dei prospetti dei flussi di cassa per gli anni dal 2000 al 2011.

—

ALLEGATO II

		1			2								3			4	5		6		
		Massima capacità annuatotale			Uso effettivo della capacità per ...								Capacità non utilizzata			Costi totali per il traffico commerciale per il trasporto di passeggeri (compresi i costi per attività di competenze pubbliche) (6 + 8)	Costi di competenze pubbliche per il traffico commerciale per il trasporto di passeggeri		Costi operativi per il traffico commerciale per il trasporto di passeggeri		
Anno	per numero di passeggeri	per numero di movimenti di aeromobili	per massa di merci (tonnellate)	Voli commerciali per il trasporto di passeggeri ...						Voli commerciali per il trasporto di merci		Aviazione generale	Altri usi (militari, formazione ecc.)	per numero di passeggeri	per numero di movimenti di aeromobili		per massa di merci (tonnellate)	Costi operativi	Costo di capitale	comprese competenze pubbliche	escluse competenze e pubbliche
				da parte della compagnia aerea A		da parte della compagnia aerea B		da parte della compagnia aerea C		Tutte le compagnie insieme		Tutti i voli insieme	Tutti i voli insieme								
				per numero di passeggeri	per numero di movimenti di aeromobili	per numero di passeggeri	per numero di movimenti di aeromobili	per numero di passeggeri	per numero di movimenti di aeromobili	per massa di merci (tonnellate)	per numero di movimenti di aeromobili	per numero di movimenti di aeromobili	per numero di movimenti di aeromobili								
2000																					
2001																					
2002																					
2003																					
2004																					
2005																					
2006																					
2007																					
2008																					
2009																					
2010																					
2011																					
2012																					

