

II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2016/1698 DELLA COMMISSIONE

del 20 febbraio 2014

relativa alle misure SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) cui la Francia ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto

[notificata con il numero C(2014) 870]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente ai detti articoli e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) L'8 maggio 2006 la Commissione ha ricevuto una denuncia presentata da Ryanair relativa a presunti aiuti di Stato illegali che sarebbero consistiti in una differenziazione dei diritti aeroportuali applicabili rispettivamente ai voli nazionali e internazionali. Con lettera del 21 giugno 2006, la Commissione ha chiesto alla Francia informazioni sui punti evidenziati dalla suddetta denuncia.
- (2) Il 27 marzo 2007 la Commissione ha ricevuto una seconda denuncia, datata 15 marzo 2007 e presentata da Air France, relativamente ad aiuti illegalmente concessi dal consiglio generale delle Bouches-du-Rhône (di seguito il «consiglio generale») all'aeroporto di Marsiglia Provenza e ad aiuti illegali concessi dall'aeroporto a Ryanair e ad altre compagnie aeree. Questi vantaggi si sarebbero principalmente sostanziate in una riduzione dei diritti aeroportuali per incentivare i voli in partenza dalla nuova aerostazione «Marsiglia Provenza 2» (in appresso «aerostazione mp2»).
- (3) Con lettera del 27 novembre 2009, Air France ha presentato una denuncia per aiuti illegali concessi da diversi aeroporti regionali e locali francesi, tra cui quello di Marsiglia Provenza.
- (4) Con lettera del 13 luglio 2011 la Commissione ha comunicato alla Francia la decisione di avviare il procedimento a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ⁽¹⁾.
- (5) La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sulle misure in questione entro un mese dalla data di detta pubblicazione.
- (6) La Commissione ha ricevuto osservazioni il 13 dicembre 2011 da parte della camera di commercio e industria di Marsiglia Provenza (di seguito, la «CCIMP») e il 15 dicembre 2011 osservazioni da parte di Air France, Ryanair, AMS, Association of European Airlines e CCIMP. Con lettera del 10 febbraio 2012 la Commissione ha trasmesso queste osservazioni alle autorità francesi, dando loro la possibilità di commentarle entro un mese. Le suddette autorità hanno fatto pervenire alla Commissione le loro osservazioni con lettera del 12 marzo 2012.

⁽¹⁾ GU C 334 del 15.11.2011, pag. 8.

- (7) La Commissione ha ricevuto osservazioni aggiuntive da parte di Ryanair in data 13 aprile 2012, 10 aprile 2013, 20 dicembre 2013, 17 gennaio 2014 e 30 gennaio 2014. Queste osservazioni aggiuntive sono state inoltrate alla Francia rispettivamente il 13 luglio 2012, il 3 maggio 2013, il 9 gennaio 2014 e il 4 febbraio 2014. Con lettere del 17 luglio 2012, 4 giugno 2013, 29 gennaio 2014 e 5 febbraio 2014, le autorità francesi hanno informato la Commissione di non avere osservazioni in proposito.
- (8) Con lettere del 26 marzo 2012, 10 aprile 2012, 20 settembre 2012, 30 ottobre 2013 e 24 dicembre 2013, la Francia ha trasmesso informazioni aggiuntive alla Commissione a seguito delle richieste presentate da quest'ultima il 23 febbraio 2012, il 12 giugno 2012 e il 20 novembre 2013.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEI FATTI

2.1. LE PARTI INTERESSATE

2.1.1. L'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA

- (9) L'aeroporto di Marsiglia Provenza è uno dei maggiori aeroporti francesi, dopo quelli di Parigi, Nizza e Lione. Nel 2012 l'aeroporto ha accolto 8 295 479 passeggeri.

Tabella 1

Evoluzione del numero di passeggeri

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Traffico passeggeri mp1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Traffico passeggeri mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Traffico totale	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Fonte: Lettera della Francia del 24 dicembre 2013.

2.1.2. LA CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DI MARSIGLIA PROVENZA CONCESSIONARIA DELL'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA

- (10) In Francia le camere di commercio e industria (di seguito «CCI») sono enti pubblici di carattere amministrativo, che rappresentano gli interessi generali del commercio, dell'industria e dei servizi nei confronti dei pubblici poteri. La CCI, i cui compiti e prerogative sono stabiliti per legge ⁽²⁾, è sottoposta alla tutela amministrativa ⁽³⁾ del governo attraverso il prefetto della regione. L'autorità di tutela ha accesso di diritto a tutte le sedute delle assemblee generali delle camere di commercio e industria e può far aggiungere uno o più punti all'ordine del giorno di tali assemblee. L'autorità di tutela può all'occorrenza sospendere o rimuovere un membro della CCI dalla sua carica. Almeno le decisioni relative al bilancio, all'assunzione di prestiti e alla sottoscrizione di convenzioni con terzi diventano esecutive solo dopo l'approvazione dell'autorità di tutela ⁽⁴⁾. La CCIMP gestisce le sue controllate, in particolare l'aeroporto di Marsiglia Provenza e diversi enti di formazione. Le sue controllate sono prive di personalità giuridica propria ⁽⁵⁾, ma per le attività dell'aeroporto viene tenuta una contabilità distinta. Gli atti possono essere eseguiti solo dopo essere stati inviati all'autorità di tutela.

⁽²⁾ Legge 882 del 2 agosto 2005 a favore delle piccole e medie imprese.

⁽³⁾ Nel diritto francese la tutela amministrativa è una forma di potere esercitata da una persona giuridica di diritto pubblico su un'altra. La tutela delle camere di commercio e industria regionali e delle camere di commercio e industria territoriali è garantita dal prefetto della regione, assistito dal responsabile regionale delle finanze pubbliche. Conformemente alla costituzione e alla legge, la tutela amministrativa riguarda esclusivamente il controllo della legalità degli atti adottati dalla persona giuridica posta sotto tutela.

⁽⁴⁾ Articoli da R.712-2 a R.712-11-1 del codice di commercio francese.

⁽⁵⁾ Cfr. http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

- (11) La CCIMP gestisce l'aeroporto di Marsiglia Provenza dal 1934 ai sensi di una concessione di ristrutturazione, manutenzione e utilizzo accordata dallo Stato francese in quanto proprietario dell'aeroporto. Nel 1987 questa concessione è stata rinnovata per una durata trentennale ⁽⁶⁾.

2.1.3. LA COMMISSIONE CONSULTIVA ECONOMICA DELL'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA

- (12) Il consiglio generale delle Bouches-du-Rhône, il consiglio regionale Provenza Alpi Costa Azzurra e la comunità urbana Marseille Provence Métropole sono interpellati sulla gestione dell'aeroporto nell'ambito della commissione consultiva economica dell'aeroporto (di seguito «Cocoéco»). Questa commissione ha il compito di esprimere pareri sullo sviluppo degli investimenti, sul funzionamento dell'aeroporto e sulle tariffe delle prestazioni e dei servizi forniti dall'aeroporto.
- (13) Secondo il codice dell'aviazione civile francese, questa commissione si riunisce almeno una volta all'anno per formulare un parere sulle modalità di determinazione e applicazione, nell'aerodromo in questione, dei diritti per i servizi aeroportuali, nonché sui programmi d'investimento dell'aeroporto. La commissione può essere sentita su qualsiasi aspetto relativo ai servizi forniti dal gestore dell'aerodromo.
- (14) La Cocoéco è composta da un collegio di utenti e da un collegio di gestori. Quest'ultimo comprende a sua volta il presidente del consiglio regionale Provenza Alpi Costa Azzurra (PACA) o un suo rappresentante, il presidente del consiglio generale delle Bouches-du-Rhône o un suo rappresentante e il presidente della comunità urbana Marseille Provence Métropole o un suo rappresentante.

2.2. LA NUOVA AEROSTAZIONE «LOW COST» MP2

2.2.1. GIUSTIFICAZIONE DELLA COSTRUZIONE DELL'AEROSTAZIONE MP2

- (15) Dopo la perdita di oltre un milione di passeggeri registrata dal 2001 principalmente a causa della concorrenza della LGV Méditerranée sull'asse Marsiglia-Parigi, a causa degli attentati dell'11 settembre 2001 e del fallimento di diverse compagnie aeree (Sabena, SwissAir ecc.), l'aeroporto di Marsiglia Provenza cercava di rilanciare il suo traffico aereo e di rindirizzare il proprio sviluppo verso destinazioni europee. Per farlo, l'aeroporto ha deciso nel 2004 di realizzare un'aerostazione «*low cost*».
- (16) Per la costruzione di questo nuovo terminal, la CCIMP ha deciso di trasformare la vecchia stazione merci n. 1, che è stata adattata con un piccolo investimento per accogliere la clientela di voli a basso costo. I lavori sono iniziati nel dicembre 2005 e l'aerostazione mp2 è entrata in funzione nel settembre 2006.
- (17) La suddivisione del numero di passeggeri (valori effettivi) tra le aerostazioni mp1 e mp2 dal 2006 al 2013 è riportata nella tabella di cui al considerando 9.

2.2.2. LE COMPAGNIE AEREE CHE UTILIZZANO LA NUOVA AEROSTAZIONE MP2

- (18) Per sondare l'interesse tra le compagnie aeree a utilizzare l'aerostazione mp2, nel 2004 la CCIMP ha rivolto un invito a presentare progetti al quale hanno risposto Air France, Ryanair ed easyJet. Poiché il volume totale delle offerte presentate da queste compagnie aeree non ha superato la capacità prevista dell'aerostazione, non è stato necessario effettuare una selezione.
- (19) Ryanair è la principale utilizzatrice dell'aerostazione mp2, ma le autorità francesi menzionano anche Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com e Myair.com.
- (20) Il 12 luglio 2004 Air France ha presentato alla CCIMP il proprio fascicolo di candidatura per l'aerostazione mp2, sostenendo che i passeggeri dei suoi collegamenti Marsiglia/Parigi Orly («La Navette») avrebbero potuto utilizzare l'aerostazione mp2. Air France proponeva un programma di 19 voli giornalieri dal lunedì al venerdì, 14 voli il sabato e 18 voli la domenica per Parigi Orly, ma le trattative tra Air France e la CCIMP per trasferire

⁽⁶⁾ Decreto del 22 luglio 1987 recante concessione di ristrutturazione, manutenzione e utilizzo dell'aeroporto di Marsiglia-Marignane alla camera di commercio e industria di Marsiglia, *Journal officiel de la République française* del 29 luglio 1987, pag. 8487.

i collegamenti «La Navette» sono fallite. Air France vi ravvisava principalmente due ostacoli: il fatto che il traffico dell'aerostazione mp2 fosse limitato ai voli «da punto a punto» e il fatto che il terminal dovesse accogliere soltanto voli nazionali e voli all'interno dell'Unione.

- (21) Secondo le informazioni fornite dalla Francia, tutte le compagnie aeree intenzionate a utilizzare l'aerostazione mp2 vi si sono insediate.

2.3. LE MISURE IN ESAME

- (22) La decisione di avvio del procedimento ha preso in esame le seguenti misure:

- a) nel periodo 2001-2010, una sovvenzione all'investimento alla CCIMP di 24,2 milioni di EUR, compresa una sovvenzione per la costruzione dell'aerostazione mp2 di 7,577 milioni di EUR;
- b) nel periodo 2001-2010, flussi finanziari per [...] (*) milioni di EUR tra la CCIMP e il servizio generale della CCI;
- c) la determinazione dell'importo dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2;
- d) la riduzione dei diritti per passeggero per i voli nazionali;
- e) la riduzione dei diritti aeroportuali in relazione alla creazione di nuovi collegamenti;
- f) la riduzione dei diritti di parcheggio notturno;
- g) il finanziamento delle attività di marketing;
- h) il contratto per l'acquisto di spazi pubblicitari sottoscritto con Airport Marketing Services senza procedura di gara, né preventiva pubblicazione;
- i) la redditività dell'aerostazione mp2 illustrata nel piano economico-finanziario presentato dalla CCIMP.

2.3.1. LE SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (23) Secondo le informazioni a disposizione della Commissione, l'investimento previsto per la costruzione della nuova aerostazione mp2 è stato finanziato dal consiglio generale delle Bouches-du-Rhône con una sovvenzione di 7,577 milioni di EUR.
- (24) Inoltre, nel periodo 2001-2010, la CCIMP aveva ricevuto sovvenzioni all'investimento da parte del consiglio generale, del consiglio regionale, della comunità urbana Marseille Provence Métropole, dello Stato (direzione generale dell'Aviazione civile collegata al ministero dell'Ecologia, dello sviluppo sostenibile e dell'energia, di seguito la «DGAC») e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), per complessivi 16,624 milioni di EUR. La CCIMP ha ricevuto dal consiglio generale tre sovvenzioni destinate all'ampliamento e alla ristrutturazione dell'aeroporto pari, rispettivamente, a 1,519 milioni di EUR, 210 000 EUR e 2,997 milioni di EUR. Il consiglio regionale ha concesso 3,616 milioni di EUR per l'ampliamento e lo sviluppo dell'aeroporto e 255 000 EUR per la sistemazione della zona cargo, mentre la comunità urbana Marseille Provence Métropole ha versato una sovvenzione di 889 000 EUR per l'incremento del traffico internazionale. Lo Stato (DGAC) ha finanziato con 464 000 EUR il controllo dei bagagli registrati e con 5,032 milioni di EUR l'intensificazione dei controlli sui bagagli e l'acquisto di apparecchiature per tali controlli. Il FESR ha sovvenzionato infine lo sviluppo del trasporto aereo delle merci (aree di parcheggio degli aerei merci, collegamento stradale dell'area merci, ristrutturazione delle stazioni merci, urbanizzazione dell'area) per 1,520 milioni di EUR.
- (25) In virtù dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b) e dell'articolo 15, paragrafo 1 del capitolato d'onere applicabile alla concessione dell'aerodromo di Marsiglia, gli investimenti sono a carico del concessionario.

2.3.2. FLUSSI FINANZIARI TRA LA CCIMP E IL SERVIZIO GENERALE DELLA CCI

- (26) Tra il 2001 e il 2010 i flussi finanziari registrati tra la CCIMP e il servizio generale della CCI sono ammontati a [...] * milioni di EUR.

(*) Informazione coperta dal segreto d'ufficio.

2.3.3. I DIRITTI PER PASSEGGERO RIDOTTI PER GLI UTENTI DELL'AEROSTAZIONE MP2

- (27) Le tariffe dei diritti per passeggero variano a seconda del terminal utilizzato dalle compagnie aeree: sono più basse per l'aerostazione «low cost» mp2 e più alte per l'aerostazione mp1 (hall 1-4). Queste tariffe sono determinate con una decisione della CCIMP. Air France ha contestato le tariffe iniziali applicate nell'aeroporto di Marsiglia Provenza negli anni 2006, 2007 e 2008 e il Conseil d'État le ha annullate.
- (28) Il 7 maggio 2008 il Conseil d'État ha annullato ⁽⁷⁾ le tariffe omologate dei diritti per passeggero applicabili nell'aerostazione mp2 dell'aeroporto di Marsiglia Provenza a partire dal 1° giugno 2006 e le tariffe applicabili dal 1° gennaio 2007, a causa dell'insufficiente giustificazione degli elementi contabili presi in considerazione nel calcolo dei diritti. In questa causa il Conseil d'État non ha annullato le tariffe dei diritti per passeggero applicabili al terminal principale.
- (29) Il 26 dicembre 2008 il Conseil d'État ha annullato le tariffe dei diritti per passeggero applicabili al terminal principale e all'aerostazione mp2 dell'aeroporto di Marsiglia Provenza a partire dal 1° gennaio 2008.
- (30) In una sentenza del 15 maggio 2009, il Conseil d'État ha confermato il rifiuto dell'omologazione, da parte dei ministri competenti, delle tariffe applicabili all'aerostazione mp2 a decorrere dal 1° gennaio 2009.
- (31) In seguito all'annullamento di queste tariffe, la DGAC ha commissionato alla società Mazars uno studio, presentato nel novembre 2008, sui metodi di imputazione dei costi e delle entrate e sulla tariffazione delle due aerostazioni. Basandosi su questo audit, la CCIMP ha stabilito nuove tariffe dei diritti per passeggero applicabili retroattivamente. Queste tariffe retroattive riguardano l'aerostazione mp1 (hall 1-4) per l'anno 2008 e l'aerostazione mp2 per il triennio 2006-2008. Secondo la CCIMP, queste nuove tariffe sono state stabilite in modo da raggiungere nelle due aerostazioni mp1 e mp2 tassi simili ⁽⁸⁾ di copertura dei costi della funzione passeggero.
- (32) Con decisione del 25 maggio 2009, la CCIMP ha stabilito le tariffe dei diritti per passeggero applicabili dal 1° agosto 2009. Dal momento che le autorità di tutela si sono opposte alle tariffe proposte dalla CCIMP a partire dal 1° luglio 2010, sono rimaste in vigore le tariffe del 1° agosto 2009.
- (33) Il 17 luglio 2009 Air France ha presentato al Conseil d'État richiesta di annullamento della decisione della CCIMP del 25 maggio 2009 che fissa, da un lato, le tariffe dei diritti per passeggero applicabili retroattivamente nelle aerostazioni mp1 e mp2 a partire dal 1° gennaio 2008 e, dall'altro, le tariffe dei diritti per passeggero applicabili dal 1° agosto 2009.
- (34) Il 17 luglio 2009 Air France ha altresì presentato una domanda di provvedimento provvisorio. Il 28 luglio 2009 il Conseil d'État ha sospeso il pagamento dei diritti per passeggero del 20 % per quanto riguarda i diritti dovuti per l'anno 2008 e a partire dal 1° luglio 2009. Nell'attesa di una sentenza di merito, questa sospensione è stata applicata alle tariffe confermate nel 2010 e dal 1° gennaio 2011.
- (35) Il 14 giugno 2010 Air France ha presentato al Conseil d'État richiesta di annullamento della decisione della CCIMP del 2010, che conferma le tariffe precedenti a partire dal 1° luglio 2010.
- (36) Il 27 luglio 2011 il Conseil d'État ⁽⁹⁾ ha annullato la decisione della CCIMP del 25 maggio 2009, che fissa le tariffe dei diritti per passeggero dell'aerostazione mp2 per gli anni 2008, 2009 e a partire dal 1° agosto 2009, in quanto queste tariffe sono state calcolate tenendo conto di una sovvenzione di 2,4 milioni di EUR concessa dal consiglio generale delle Bouches-du-Rhône per finanziare una parte dei lavori di costruzione dell'aerostazione mp2, di cui l'aeroporto di Marsiglia Provenza è il beneficiario diretto e le compagnie aeree i beneficiari indiretti. Il Conseil d'État ritiene che questa decisione comporti un aiuto di Stato concesso irregolarmente, che rende illegale la decisione della CCIMP. Inoltre, secondo il Conseil d'État, il fatto che le tariffe dell'aerostazione mp2 siano annullate non incide affatto sulla legittimità delle tariffe stabilite per l'aerostazione mp1, di cui sottolinea che

⁽⁷⁾ La Commissione è consapevole che la sentenza del Conseil d'État ha l'effetto di annullare le tariffe *ex tunc*, ovvero a partire dalla loro entrata in vigore. Una volta annullate, è come se queste tariffe non fossero mai esistite. La Commissione è consapevole che, in assenza di nuove tariffe omologate, l'articolo 224-4-1-II del codice dell'aviazione civile francese prevede che si applichino le tariffe precedenti (vigenti prima del 1° giugno 2006).

⁽⁸⁾ Tassi di copertura del [50-80]* % in media nel periodo 2007-2012 mediante i diritti aeronautici in entrambi i casi e tassi del [100-150]* % (aerostazione mp1) e del [100-150]* % (aerostazione mp2) di copertura totale in media (comprese le entrate extra-aeronautiche derivanti da parcheggi auto, esercizi commerciali e attività di noleggio).

⁽⁹⁾ CE, 27 luglio 2011, società Air France et al., n. 329818, 340540.

sono giustificate da precise analisi contabili. Nella sua decisione il Conseil d'État precisa che dai documenti agli atti emerge che alcune spese di comunicazione per circa 800 000 EUR, che secondo le ricorrenti (Air France e Britair) avrebbero dovuto essere imputate all'aerostazione mp2, erano in realtà state interamente imputate alle spese generali e suddivise tra i terminal secondo un criterio di ripartizione di cui non è dimostrata la presenza di un errore manifesto di valutazione. Il Conseil d'État approva quindi le tariffe dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp1. Nella stessa decisione il Conseil d'État annulla la tariffa dei diritti di atterraggio del 2009, affermando che essa copre quasi tre volte gli oneri legati alla fornitura di questo servizio e rappresenta oltre un quarto del gettito totale dei diritti aeroportuali e non comporta quindi nessuna compensazione limitata tra i proventi di questi diritti e quelli degli altri diritti, secondo quanto disposto dal diritto nazionale ⁽¹⁰⁾. Il Conseil d'État osserva infine la rinuncia delle società ricorrenti all'annullamento degli incentivi per lo sviluppo del traffico.

- (37) Il 15 dicembre 2010 Air France ha presentato al Conseil d'État una domanda di annullamento della decisione della CCIMP del dicembre 2010, che conferma le tariffe precedenti a partire dal 1° gennaio 2011. Air France ha infine rinunciato a tutti i ricorsi presentati nel 2011 a livello nazionale.
- (38) Durante tutto il periodo, i diritti applicati all'aerostazione mp2 sono risultati più bassi del 57-66 % per il traffico nazionale e del 66-80 % per il traffico all'interno dell'Unione ⁽¹¹⁾ rispetto ai diritti applicati alle hall 1-4, rispettivamente per il traffico nazionale, il traffico all'interno dell'Unione e il traffico internazionale.

2.3.4. LA RIDUZIONE DEI DIRITTI PER PASSEGGERO PER I VOLI NAZIONALI

- (39) I diritti per passeggero applicabili ai passeggeri in partenza dalle hall 1-4 dell'aeroporto si dividevano solitamente in tre tariffe in base alla destinazione dei voli: una tariffa per i voli nazionali, una tariffa per i voli nell'Unione europea e una per i voli internazionali.
- (40) Le tariffe applicabili nel 2006 e nel 2007 sono state inizialmente fissate con una decisione della CCIMP del 26 luglio 2006 e prevedevano diritti nettamente inferiori per i voli nazionali, con una differenza superiore al 50 %.
- (41) In seguito a una denuncia presentata da Ryanair, è stata avviata una procedura d'infrazione. Nella nota del 2 agosto 2007, la Francia ha informato la Commissione di avere «a più riprese rammentato al gestore la necessità di mettere fine alla differenziazione delle tariffe in base alla destinazione dei voli, in quanto tale differenza non sarebbe giustificata da una differenza di costi».
- (42) Per gli esercizi 2006 e 2007 sono state adottate nuove tariffe, ponendo fine alla differenziazione di cui sopra.

2.3.5. RIDUZIONE DI ALCUNI DIRITTI AEROPORTUALI IN RELAZIONE ALLA CREAZIONE DI NUOVI COLLEGAMENTI

- (43) Per incentivare l'attivazione di nuovi collegamenti o l'adeguamento degli orari operati, possono essere concesse alle compagnie aeree condizioni tariffarie preferenziali. Nel caso dei voli passeggeri, tale riduzione riguarda le tasse di atterraggio, di illuminazione e di parcheggio, mentre nel caso dei voli cargo la riduzione interessa le tasse di atterraggio e di illuminazione.
- (44) Un primo provvedimento di riduzione dei diritti aeroportuali è stato adottato dalla CCIMP con decisione del 7 settembre 2004, entrato in vigore il 1° marzo 2005. Le misure sono state sottoposte al parere della Cocoéco dell'aeroporto nella riunione del 6 dicembre 2004 ⁽¹²⁾. Questo regime è stato applicato fino al 31 luglio 2009.

⁽¹⁰⁾ L'articolo L224-2 del codice dell'aviazione civile francese impone che i proventi totali di questi diritti non superino il costo dei servizi erogati nell'aeroporto.

⁽¹¹⁾ Fino al 31 dicembre 2007, le tariffe nell'aerostazione mp1 variavano in base alle destinazioni nazionali, europee e internazionali, mentre non veniva fatta alcuna differenziazione per l'aerostazione mp2. A partire dal 1° gennaio 2008 (e per le tariffe retroattive 2006 e 2007), nell'aerostazione mp1 le tariffe erano differenziate in base a UE Schengen/UE extra-Schengen/voli internazionali, mentre nell'aerostazione mp2 vigeva la distinzione tra voli nazionali + UE/voli internazionali.

⁽¹²⁾ Il rappresentante di Air France alla Cocoéco non ha votato contro l'introduzione degli aiuti all'avviamento, cfr. denuncia di Air France del 27 marzo 2007, pag. 14.

- (45) La riduzione tariffaria praticata è del 90 % per il primo anno di esercizio e del 50 % per il secondo anno di esercizio. Questi sconti vengono concessi esclusivamente ai nuovi collegamenti che soddisfano le seguenti condizioni ⁽¹³⁾:
- il nuovo collegamento deve essere operato su un aeroporto non servito in modo regolare al momento dell'attivazione della linea;
 - il nuovo collegamento deve essere operato su un aeroporto distante almeno 75 km da un aeroporto già servito o con un bacino di utenza sostanzialmente diverso da quello di un aeroporto già coperto;
 - la destinazione del collegamento non deve trovarsi nel raggio di 160 km da una destinazione servita nei dodici mesi precedenti dalla stessa compagnia aerea, da una delle sue controllate, da una compagnia appartenente allo stesso gruppo o collegata ad esso da accordi commerciali (in particolare, franchising, condivisione di codici sulla destinazione in questione ecc.);
 - il collegamento deve essere operato almeno una volta alla settimana per non meno di due mesi consecutivi;
 - se un'altra o altre imprese decidessero di operare un collegamento per la stessa destinazione nello stesso periodo in cui un'impresa di trasporto aereo beneficia, per la copertura di una determinata destinazione, delle riduzioni di cui sopra, questa o queste imprese usufruirebbero della stessa misura nel limite del calendario stabilito per la prima impresa.
- (46) Gli sconti sui diritti sono stati concessi sia alle compagnie che operano dall'aerostazione mp1, sia a quelle che operano dall'aerostazione mp2.
- (47) In una sentenza del 30 giugno 2009, il tribunale amministrativo di Marsiglia ha accolto la domanda di Air France relativamente all'annullamento del regime di incentivazione tariffaria adottato nel 2005. La CCIMP non si è appellata contro questa sentenza, perché nel frattempo il regime di incentivi era stato in parte confermato con una nuova decisione tariffaria. La compagnia aerea Air France e le controllate Britair e Regional hanno successivamente presentato al Conseil d'État un ricorso per l'annullamento della decisione della CCIMP, che stabiliva le tariffe dei diritti per gli anni 2008 e 2009, comprese le tariffe aeronautiche e il regime di incentivi per l'attivazione di nuovi collegamenti. Questo ricorso per annullamento era corredato di una domanda di sospensione con provvedimento provvisorio, accolta parzialmente dal giudice dei procedimenti sommari del Conseil d'État con ordinanza del 28 luglio 2009, con cui veniva pronunciata in particolare la sospensione di detto regime di incentivi. Nella decisione di merito del 27 luglio 2011 ⁽¹⁴⁾, il Conseil d'État prende atto della rinuncia delle società ricorrenti alle loro conclusioni relative all'annullamento degli incentivi allo sviluppo del traffico per gli anni 2009 e 2010.
- (48) Dal 1° febbraio 2010 al 31 ottobre 2011 la nuova riduzione sui diritti di atterraggio, di illuminazione e di parcheggio viene applicata a tutte le compagnie che soddisfano le condizioni obiettive di concessione.
- (49) La riduzione praticata è del:
- 60 % per il primo anno di esercizio;
 - 45 % per il secondo anno di esercizio;
 - 20 % per il terzo anno di esercizio.
- (50) Questi sconti vengono concessi esclusivamente ai nuovi collegamenti che soddisfano le seguenti condizioni ⁽¹⁵⁾:
- sono ammissibili sia i voli passeggeri, sia i voli cargo;
 - il nuovo collegamento deve essere operato almeno una volta alla settimana per non meno di quattro mesi consecutivi;
 - il nuovo collegamento deve essere operato su un aeroporto distante almeno 50 km da un aeroporto già servito o con un bacino di utenza sostanzialmente diverso da quello di un aeroporto già coperto;
 - nuovo collegamento non operato nei diciotto mesi precedenti dalla stessa compagnia aerea, da una delle sue controllate, da una compagnia aerea appartenente allo stesso gruppo o collegata ad esso da accordi commerciali.

⁽¹³⁾ Air France ha trasmesso una copia di queste condizioni alla Commissione.

⁽¹⁴⁾ CE, 27.7.2011, società Air France et al., n. 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Air France ha trasmesso una copia di queste condizioni alla Commissione.

- (51) In caso di sospensione stagionale, il regime di incentivazione decrescente riprenderà dal momento della riattivazione della linea come se non fosse mai stata sospesa: il periodo di interruzione è incluso nel periodo di riduzione. Questo incentivo si applica a entrambe le aerostazioni dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e a tutte le compagnie aeree.

2.3.6. GRATUITÀ DEL PARCHEGGIO NOTTURNO

- (52) Nella lettera del 28 dicembre 2010 la CCIMP menziona l'introduzione della misura «adeguamento dei diritti di parcheggio notturno» a partire dal 1° febbraio 2010. Di conseguenza, il parcheggio tra le 22:00 e le 6:00 diventa gratuito alle seguenti condizioni:

- attività di trasporto passeggeri;
- cinque frequenze settimanali sulla stessa destinazione per almeno una stagione IATA;
- velivoli in stazionamento per almeno sei ore consecutive tra le 22:00 e le 6:00.

- (53) Questo incentivo si applica a entrambe le aerostazioni dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e a tutte le compagnie aeree.

2.3.7. IL FINANZIAMENTO DELLE ATTIVITÀ DI MARKETING

- (54) Con decisione del 21 novembre 2005, la CCIMP ha istituito un regime finanziario di incentivazione all'attivazione di nuovi collegamenti attraverso una copertura parziale di particolari spese di marketing e di promozione, sostenute su supporti approvati dall'aeroporto di Marsiglia Provenza. Secondo questo provvedimento, la compagnia aerea beneficiaria doveva fornire una giustificazione delle spese sostenute per la promozione di questa linea. L'importo dell'aiuto doveva essere limitato al 50 % delle spese giustificate.

- (55) La decisione di introdurre un versamento per il «marketing» è stata adottata senza la preventiva autorizzazione delle autorità francesi, prima della pubblicazione della Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (di seguito gli «orientamenti del 2005») ⁽¹⁶⁾. Con lettera del 22 agosto 2006, la Francia ha chiesto alla CCIMP di mettere fine a questo versamento per il «marketing» entro il 1° giugno 2007, ritenendo che non fosse conforme ai criteri stabiliti dagli orientamenti del 2005.

- (56) La CCIMP ha confermato che il contributo alle spese di marketing inizialmente previsto non è stato versato, ad eccezione di una partecipazione [inferiore a 300 000 EUR]* a vantaggio di BMI Baby.

2.3.8. IL CONTRATTO SOTTOSCRITTO CON AMS PER L'ACQUISTO DI SPAZI PUBBLICITARI

- (57) Il 19 maggio 2006 la CCIMP ha sottoscritto con Airport Marketing Services (di seguito «AMS»), impresa controllata da Ryanair al 100 %, un contratto di durata quinquennale per l'acquisto di spazi pubblicitari senza procedura di gara, né preventiva pubblicazione.

- (58) Secondo le disposizioni di questo contratto, la CCIMP avrebbe dovuto versare a AMS:

- [...] * EUR al mese tra novembre 2006 e ottobre 2007;
- [...] * EUR al mese tra novembre 2007 e maggio 2008;
- [...] * EUR al mese a partire da giugno 2008.

- (59) La decisione della Cocoéco del 18 febbraio 2009 per la determinazione delle tariffe oggetto della decisione del 25 maggio 2009 precisa che «il costo del contratto AMS durante il periodo contrattuale, ovvero da ottobre 2006 a ottobre 2011, è di [...] * EUR, ossia [...] * EUR all'anno».

⁽¹⁶⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).

- (60) Le informazioni fornite dalle autorità francesi consentono inoltre di stabilire il costo del contratto AMS, riportato nella tabella 2:

Tabella 2

Costi legati al contratto AMS in base alle informazioni fornite dalla Francia, in migliaia di EUR

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) Secondo la CCIMP, questo contratto avrebbe avuto l'obiettivo di pubblicizzare la destinazione di Marsiglia al fine di attirare un elevato numero di passeggeri. Questo avrebbe garantito la continuità dell'aerostazione mp2 e un buon livello di remunerazione dei servizi offerti dal gestore aeroportuale.

- (62) La CCIMP ritiene che questo obiettivo si basi sulla presenza di due fattori:

- un elevato numero di utenti Internet;
- internauti europei sensibili al modello *low-cost*.

- (63) La CCIMP giustifica la sottoscrizione del contratto con AMS affermando che nel 2006 solo il sito di quest'ultima rispondeva alle necessità della CCIMP; esso offriva infatti i seguenti servizi:

- un sistema unico ed esclusivo di commercializzazione dei biglietti della compagnia aerea Ryanair: unico operatore a impegnarsi a predisporre un'importante base aerea nella nuova aerostazione mp2;
- un folto pubblico di internauti al quale si rivolge la politica promozionale della CCIMP;
- servizi di marketing correlati all'acquisto di biglietti aerei per la Provenza.

- (64) La ricorrente è tuttavia del parere che il contratto stipulato con AMS costituisca un aiuto a favore di Ryanair per attirare quest'ultima a Marsiglia e fornisce elementi a sostegno della propria tesi, basati sul fascicolo di preparazione alla riunione del «consiglio aeroportuale» della CCIMP del 15 novembre 2005.

2.3.9. IL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO RELATIVO ALL'AEROSTAZIONE MP2 E L'APPLICAZIONE DEL PRINCIPIO DELL'INVESTITORE PRUDENTE OPERANTE IN ECONOMIA DI MERCATO

- (65) Nel novembre 2004 la CCIMP ha redatto un piano economico-finanziario, aggiornato nel 2005, per dimostrare la redditività dell'aerostazione mp2. Altre revisioni di questo piano sono state oggetto di valutazioni di PricewaterhouseCoopers (PwC) commissionate da Air France nel febbraio 2005, nel novembre 2005 e nel maggio 2006.

- (66) Il piano economico-finanziario presentato dalle autorità francesi fornisce per il periodo 2004-2020 un confronto tra due scenari: con e senza l'aerostazione mp2. Secondo la Francia, i flussi di cassa annuali per il periodo 2004-2020 e il valore netto contabile nel 2020 rappresentano cumulativamente:

- [...]* milioni di EUR nello scenario senza l'aerostazione mp2;
- [...]* milioni di EUR nello scenario con l'aerostazione mp2.

- (67) La Francia conclude che lo scenario con l'aerostazione mp2 è più vantaggioso di [...]* milioni di EUR dello scenario senza l'aerostazione mp2, pari a un tasso di rendimento del [...]* %.

- (68) Il piano economico-finanziario contiene inoltre un'analisi di sensibilità per diverse ipotesi relative a traffico e tariffe. Le ipotesi relative al traffico sono uno scenario «senza trasferimento di La Navette Air France» e uno scenario di «minore crescita del traffico per l'aerostazione mp2». Le ipotesi relative alle tariffe sono di [...] * EUR e di [...] * EUR per passeggero per l'aerostazione mp2.
- (69) Nel 2005 il piano economico-finanziario è stato aggiornato e per l'occasione sono stati simulati tre scenari:
- **Prima simulazione:** le previsioni relative al traffico 2005 sono prese come base dei calcoli, il trasferimento di La Navette Air France verso l'aerostazione mp2 non è più contemplato nello scenario di base e i calcoli sono effettuati per il periodo 2005-2021. In base a queste ipotesi, il tasso interno di rendimento (TIR) sarebbe [superiore al 7,5%]*.
 - **Seconda simulazione:** il tasso interno di rendimento è fissato al 7,5 % e si cerca il numero di passeggeri corrispondente a questo tasso. La simulazione evidenzia che il numero di passeggeri nel periodo 2007-2021 potrebbe essere inferiore di 1,32 milioni rispetto alla prima simulazione.
 - **Terza simulazione:** se il traffico dell'aerostazione mp2 nel 2010 è soltanto di 1 milione di passeggeri (e non 1,65 milioni considerato nella prima simulazione), quale supplemento di tariffa dovrà essere applicato per passeggero a partire dal 2011 per mantenere un tasso interno di rendimento del 7,5 %? La simulazione giunge alla conclusione che sarebbe necessario un incremento tariffario di [...] * EUR.
- (70) Le valutazioni commissionate da Air France a PwC, nell'ambito del contenzioso dinanzi al Conseil d'État, riguardano alcune simulazioni del febbraio 2005, del settembre 2005 e del maggio 2006 presentate dalla CCIMP e volte a stabilire il tasso interno di rendimento e il valore attuale netto (VAN) del progetto «aerostazione mp2» in base ai flussi di cassa attesi. In tale contesto, PwC ha espresso diverse critiche e osservazioni nei confronti di questo piano economico-finanziario.

3. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

3.1. SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

3.1.1. ALCUNE DELLE SOVVENZIONI CONCESSE SONO PRESCRITTE

- (71) La Francia contesta la posizione della Commissione, secondo cui i 7,577 milioni di EUR destinati tra il 2005 e il 2007 alla costruzione dell'aerostazione mp2 e i 16 milioni di EUR concessi dal 2001 a titolo dell'investimento nella piattaforma costituiscono nel complesso aiuti di Stato passibili di un'indagine della Commissione.
- (72) In applicazione dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽¹⁷⁾, la Francia afferma che le sovvenzioni riportate nella successiva tabella 3 sono prescritte:

Tabella 3

Organismo	Data e sottoscrizione della convenzione	Denominazione della sovvenzione	Importo totale versato (in migliaia di EUR)
Consiglio generale	14 dicembre 1999	Lavori di ampliamento e ristrutturazione degli impianti aeroportuali	3 064
Consiglio regionale	24 ottobre 1997	Lavori di ampliamento e di sviluppo dell'aeroporto	8 032
Consiglio regionale	8 luglio 1994	Sistemazione della zona merci	1 372

⁽¹⁷⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1).

Organismo	Data e sottoscrizione della convenzione	Denominazione della sovvenzione	Importo totale versato (in migliaia di EUR)
Stato	26 aprile 2000	Messa a norma della segnaletica obbligatoria	290
Stato	23 giugno 1999	Controllo dei bagagli registrati	579

- (73) Le autorità francesi fanno notare che le sovvenzioni prescritte non possono essere oggetto di un ordine di recupero e che pertanto sono necessariamente escluse dall'ambito d'indagine della Commissione.

3.1.2. ALCUNE DELLE SOVVENZIONI CONCESSE SONO STATE DESTINATE AL FINANZIAMENTO DI ATTIVITÀ E DI INFRASTRUTTURE NON ECONOMICHE E NON COSTITUISCONO PERTANTO AIUTI DI STATO

- (74) La Francia fa notare che alcune sovvenzioni sono state destinate al finanziamento di infrastrutture o di attività legate all'esercizio di prerogative legate alla sicurezza pubblica, ai sistemi antincendio e alla sicurezza operativa, ovvero:

- la sovvenzione concessa dallo Stato il 19 dicembre 2001 per complessivi 5 032 000 EUR, per migliorare il sistema di sicurezza aerea e soprattutto per finanziare il controllo casuale di una determinata percentuale di bagagli a mano, il controllo sistematico del personale che accede alle zone riservate e l'accelerazione del programma di controllo dei bagagli registrati, con l'obiettivo di arrivare al 100 % all'inizio del secondo semestre 2002;
- la sovvenzione concessa dal consiglio generale il 27 settembre 2002 per complessivi 209 885 EUR, che ha riguardato il cablaggio della pista 2, l'allestimento della sala di emergenza informatica, di uno spazio nella centrale di produzione di energia elettrica e termica, la riqualificazione della facciata dell'area tecnica dei locali della navigazione aerea, la sostituzione del QGBT centrale della postazione B, la messa in conformità del sistema di allarme dell'aerostazione e la sicurezza antincendio della sala informatica;
- la sovvenzione del consiglio generale del 26 aprile 2003 per complessivi 2 111 542,82 EUR, che ha riguardato la sostituzione degli impianti di illuminazione, l'ampliamento e l'accesso alla postazione centrale di sicurezza, la riconfigurazione della pensilina dei servizi di polizia alle frontiere (SPAF), la creazione di un'unità medica, la sistemazione della strada periferica nella zona sud, la sostituzione dei ventilconvettori, l'installazione di una rete di telecamere di videosorveglianza, la sostituzione della caldaia della centrale di energia elettrica e termica, la rete antincendio della zona ovest e i sistemi di protezione digitale;
- la sovvenzione del consiglio generale del 19 maggio 2005 relativa al finanziamento parziale dell'aerostazione mp2, che è stata parzialmente destinata al finanziamento di infrastrutture non economiche, per complessivi 2 273 258,64 EUR. La Francia precisa che le attività riconosciute come non economiche sono esercitate in un'area che rappresenta il 16,96 % dell'aerostazione mp2 e afferma che una percentuale corrispondente dei lavori riguardava le superfici destinate a queste attività. Le autorità francesi fanno pertanto notare che il 16,96 % del costo dei lavori, dedotti gli investimenti legati alle attività non economiche, pari a 1 416 238,75 EUR, deve essere ancora sottratta alla valutazione della Commissione;
- la sovvenzione della comunità urbana Marseille Provence Métropole concessa il 26 luglio 2004 e relativa all'illuminazione delle piste per 72 095 EUR;
- la sovvenzione del FESR concessa il 22 agosto 2002 per la realizzazione dei lavori di illuminazione nelle aree di parcheggio degli aerei merci per complessivi 587 350,53 EUR.

- (75) Secondo la Francia, le somme in questione devono essere dedotte dall'importo soggetto alla valutazione della Commissione.

3.1.3. COMPATIBILITÀ DELLE SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO RISPETTO AGLI ORIENTAMENTI CONCERNENTI IL FINANZIAMENTO DEGLI AEROPORTI

- (76) La Francia fa osservare, a titolo del principio del legittimo affidamento, che la Commissione deve valutare la qualifica di aiuto di Stato delle sovvenzioni concesse prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005 alla luce degli orientamenti relativi agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione del 10 dicembre 1994 e concludere che tali sovvenzioni non costituiscono aiuti di Stato.

- (77) In subordine, le autorità francesi ritengono che le sovvenzioni concesse siano compatibili ai sensi degli orientamenti del 2005.

3.1.3.1. *Compatibilità della sovvenzione del consiglio generale per l'investimento nell'aerostazione mp2*

- (78) Secondo la Francia, questa sovvenzione soddisfa un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, che riguarda la creazione e il mantenimento di posti di lavoro diretti in una regione con un tasso di disoccupazione superiore alla media nazionale, lo sviluppo economico regionale di una zona ammissibile agli aiuti regionali a titolo della deroga dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, il potenziamento delle capacità aeroportuali di fronte a un rischio di saturazione⁽¹⁸⁾ e il miglioramento della connettività del territorio con un traffico nuovo, non interessato dalla linea ad alta velocità né dall'aerostazione mp1 e che ha beneficiato dell'aumento del numero di destinazioni coperte.
- (79) La Francia ritiene che l'infrastruttura sia necessaria e proporzionata agli obiettivi perseguiti. Anche se una parte dell'aerostazione mp1 si è trovata in una situazione di sovracapacità dopo il 2001, la creazione dell'aerostazione mp2, che si configura come un prodotto nuovo con un livello di servizio differenziato, corrisponde a un'offerta complementare rispetto a quella del terminal principale. Tra l'altro, considerando le previsioni di traffico, l'aeroporto di Marsiglia Provenza era destinato ad affrontare alcuni problemi di saturazione che avrebbero reso necessaria l'apertura di nuove aree imbarchi nel 2008 e nel 2018. La costruzione dell'aerostazione mp2 ha quindi permesso, secondo la Francia, di rimandare i necessari lavori di ristrutturazione dell'infrastruttura (nel 2016 e dopo il 2020), offrendo al contempo migliori prospettive di redditività. Inoltre, la nuova aerostazione mp2 risponde specificatamente alla strategia dell'aeroporto, che consiste nell'accogliere le compagnie aeree a basso costo che non avrebbero potuto insediarsi nell'aerostazione mp1, caratterizzata da diritti notevolmente più elevati e non adatta alle necessità di imbarco e sbarco rapido dei passeggeri. Le autorità francesi fanno notare che nel 2007, primo anno intero di funzionamento dell'aerostazione mp2, il tasso di utilizzazione dell'aerostazione era del 68 %, lontano da una reale sovracapacità. Esse aggiungono che la riserva di capacità dell'aerostazione mp1 tra il 2007 e il 2011, legata alla creazione dell'aerostazione mp2, ha permesso di soddisfare le nuove esigenze della compagnia Air France nell'ambito dell'attivazione della sua base, il 2 ottobre 2011, in termini di creazione di 13 nuovi collegamenti e d'incremento delle frequenze operate. Infine, la costruzione dell'aerostazione mp2 all'interno di una vecchia stazione merci, così come il minor comfort garantito ai passeggeri in questo terminal, avrebbe permesso di minimizzare le spese di investimento e manutenzione.
- (80) La Francia afferma che le prospettive di utilizzazione dell'aerostazione mp2 a lungo termine sono soddisfacenti. La costruzione di questo terminal corrisponde alla volontà di sviluppare nella piattaforma aeroportuale un traffico nuovo, non servito dall'aerostazione mp1, e di evitare di attivare collegamenti già coperti dal treno ad alta velocità. L'aumento del numero di destinazioni operate da 100 (nel 2005) a 119 (nel 2010) avrebbe ulteriormente migliorato la capacità di attrazione di questo nuovo servizio e, in definitiva, le sue prospettive di utilizzazione futura. La Francia sottolinea che le previsioni di traffico nell'aerostazione mp2, corroborate dai valori di traffico reali per il periodo 2007-2010, mostrano che dopo cinque anni la sua capacità sarebbe stata utilizzata al 50 %. Infine l'incremento del traffico di Air France dall'aerostazione mp1 a partire dal 2 ottobre 2011 dimostra che la capacità aggiuntiva garantita dall'aerostazione mp2 non si pone in concorrenza con il terminal principale, ma è piuttosto una risorsa per l'aeroporto, avendogli consentito di soddisfare la domanda di Air France.
- (81) La Francia sostiene che le sovvenzioni concesse incidono solo in misura limitata sugli scambi all'interno dell'UE. Per quanto riguarda l'aeroporto di Avignone, situato a meno di 60 minuti da quello di Marsiglia Provenza, la Francia osserva che il traffico *low cost* su questo aeroporto è rimasto stabile dal 2007, che su questa piattaforma sono state effettuate nuove ristrutturazioni dopo il 2007 mentre erano attivati nuovi collegamenti e che nessuna delle destinazioni coperte da questa piattaforma è accessibile dall'aeroporto di Marsiglia Provenza. Considerando la zona estesa agli aeroporti di Nîmes e di Tolone, la Francia osserva che questi ultimi rientrano nella categoria dei piccoli aeroporti regionali, che non perseguono pertanto gli stessi obiettivi dell'aeroporto di Marsiglia Provenza, il cui traffico supera i 5 milioni di passeggeri. Il fatto che non tutte le destinazioni servite da questi aerodromi (eccetto Londra e Bruxelles) siano accessibili dall'aeroporto di Marsiglia Provenza dimostrerebbe l'assenza di concorrenza tra queste piattaforme aeroportuali.
- (82) La Francia fa notare che la sovvenzione del consiglio generale era necessaria per raggiungere la soglia di redditività normalmente richiesta dagli operatori. Il piano economico-finanziario del maggio 2006 evidenzia un tasso interno di rendimento (TIR) del [...]*; la Francia sostiene che senza la sovvenzione del consiglio generale la redditività del progetto scendeva al [...]* %. Le autorità francesi sostengono inoltre che la proporzionalità della sovvenzione ricevuta sia giustificata dal fatto che, in assenza di una possibilità meno onerosa per pervenire agli stessi risultati, essa permette di raggiungere un TIR soddisfacente. Le autorità francesi precisano altresì che i lavori

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione «Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa», COM 2006 (819) definitivo, non pubblicata sulla Gazzetta ufficiale.

relativi all'aerostazione sono stati oggetto di appalti pubblici, il che conferma che i costi sono stati limitati al massimo. La Francia ricorda infine che la sovvenzione concessa copre soltanto il 50 % dell'ammontare complessivo del progetto dell'aerostazione mp2, ossia l'80 % dei lavori per i velivoli e il 30 % dei lavori per il terminal.

3.1.3.2. *Compatibilità delle sovvenzioni FESR del 22 agosto 2002 per lo sviluppo del trasporto aereo delle merci*

- (83) La Francia osserva a titolo preliminare che una parte della sovvenzione ha riguardato investimenti relativi ad attività non economiche e che solo l'importo rimanente dell'aiuto concesso dovrebbe essere sottoposto ad un'analisi di compatibilità con le disposizioni del TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (84) Le autorità francesi rammentano che la richiesta di finanziamento dell'aeroporto di Marsiglia Provenza al FESR è stata presentata nell'ambito della programmazione relativa all'obiettivo 2 dei fondi strutturali per il periodo 2000-2006, al quale la regione Provenza Alpi Costa Azzurra è ammissibile, e che tale richiesta è stata approvata dalla Commissione europea il 22 marzo 2001.
- (85) Secondo la Francia, l'aiuto concesso soddisfa un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, ovvero l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti per lo sviluppo dell'attività di trasporto merci, in risposta al calo del tonnellaggio trasportato e rispetto al bacino d'utenza dell'aeroporto ⁽²⁰⁾, caratterizzato da un tasso di disoccupazione particolarmente elevato.
- (86) Le autorità francesi affermano che l'infrastruttura in questione è necessaria e proporzionata all'obiettivo. Esse precisano che l'infrastruttura consiste nella realizzazione di una circonvallazione e di una rotatoria per garantire la sicurezza della circolazione stradale in una prospettiva di incremento del traffico, nella ristrutturazione delle stazioni merci nei locali lasciati vacanti, nella realizzazione di aree parcheggio per i velivoli vicino alle stazioni merci per ridurre i tempi di trattamento e, infine, nell'ampliamento della zona merci per migliorarne la capacità di attrazione.
- (87) La Francia afferma che i risultati relativi al traffico ⁽²¹⁾ dimostrano che l'infrastruttura presentava prospettive soddisfacenti d'uso a lungo termine e precisa che l'infrastruttura è a disposizione di tutti gli operatori.
- (88) Le autorità francesi sono infine del parere che una sovvenzione giustificata dalla necessità di sviluppare una zona in difficoltà strutturale e che si limita a finanziare il 28 % del costo totale del progetto non incida sugli scambi all'interno dell'UE. Esse affermano inoltre che il finanziamento del progetto non può essere messo in discussione visto che i criteri di ammissibilità al FESR risultano soddisfatti. La Francia sottolinea che i finanziamenti concessi hanno permesso di migliorare l'accesso stradale alle infrastrutture aeroportuali e di rimediare alle difficoltà che ostacolavano la libera circolazione delle merci.

3.1.3.3. *Compatibilità della sovvenzione del 26 giugno 2003 per l'ampliamento e la ristrutturazione dell'aeroporto*

- (89) La Francia osserva a titolo preliminare che una parte della sovvenzione ha riguardato investimenti relativi ad attività non economiche e che solo l'importo rimanente dell'aiuto concesso, ovvero 888 457,18 EUR, dovrebbe essere sottoposto ad un'analisi di compatibilità con le disposizioni del TFUE.
- (90) Secondo le autorità francesi, questa sovvenzione soddisfa un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, che consiste nello sviluppo economico del dipartimento delle Bouches-du-Rhône e della Provenza.
- (91) La Francia afferma che gli investimenti in questione erano necessari e proporzionati all'obiettivo perseguito, perché miravano a incrementare il numero dei movimenti orari attraverso la ristrutturazione della pista 1, la realizzazione di bretelle e la creazione di uscite veloci.

⁽¹⁹⁾ La Commissione riscontra un'incoerenza nella risposta della Francia, che afferma che l'importo dell'aiuto da sottoporre ad analisi di compatibilità ammonta prima a 932 649 EUR (pag. 26) e poi a 980 EUR.

⁽²⁰⁾ La Francia precisa che uno studio d'impatto condotto dalla CCIMP evidenziava che le attività di trasporto merci dell'aeroporto rappresentavano nel 2000 e nel 2009, rispettivamente, 582 e 614 posti di lavoro.

⁽²¹⁾ La Francia sottolinea che tra il 2005 e il 2010 il traffico merci è cresciuto del 20,86 %, raggiungendo 52 179 tonnellate nel 2010.

- (92) Secondo le autorità francesi, gli investimenti erano indispensabili in vista di un incremento di traffico. In tal senso, i lavori realizzati avrebbero portato la capacità delle piste a 140 000 movimenti commerciali all'anno. Orbene, nella loro risposta le autorità francesi presentano obiettivi di traffico di 113 909 movimenti nel 2015 e di 122 449 movimenti nel 2020. I lavori di ristrutturazione realizzati avrebbero quindi consentito di non effettuare interventi di capacità sulle piste nei dieci anni successivi pur presentando, secondo la Francia, prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine.
- (93) La Francia conferma che l'infrastruttura è accessibile a tutti gli utenti e afferma che l'unico aeroporto commerciale situato a meno di 60 minuti di viaggio su strada è quello di Avignone e che, essendo quest'ultimo un aeroporto di categoria D con cui l'aeroporto di Marsiglia Provenza non è in concorrenza, l'aiuto in esame non incide sugli scambi intra-UE.

3.1.3.4. *Compatibilità della sovvenzione del 26 luglio 2004 per lo sviluppo dell'aeroporto*

- (94) La Francia osserva a titolo preliminare che una parte della sovvenzione ha riguardato investimenti relativi ad attività non economiche e che solo l'importo residuo dell'aiuto concesso, ovvero 816 535 EUR, dovrebbe essere sottoposto ad un'analisi di compatibilità con le disposizioni del TFUE.
- (95) Secondo le autorità francesi, questa sovvenzione soddisfa un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, consistente nello sviluppo del territorio della metropoli marsigliese e della sua regione, grazie al consolidamento del traffico nazionale e allo sviluppo del traffico internazionale dell'aeroporto di Marsiglia Provenza e al suo collegamento con la rete ferroviaria.
- (96) La Francia sostiene che il raggiungimento di quest'obiettivo rendeva necessari i lavori che sono stati poi realizzati, ovvero l'incremento della capacità della hall 1 e la sua messa a norma rispetto agli standard internazionali, l'ottimizzazione della pista 1, la ricostruzione della pista 2 e la realizzazione di una stazione ferroviaria accessibile all'alta velocità.
- (97) Secondo le autorità francesi, l'andamento del traffico passeggeri registrato è una dimostrazione del fatto che questi impianti presentano prospettive soddisfacenti d'uso a lungo termine. Esse aggiungono che il progetto di realizzazione del collegamento ferroviario non poteva che fa aumentare il numero di utenti dell'aeroporto.
- (98) La Francia precisa che l'infrastruttura è accessibile in modo indiscriminato a tutti gli operatori e sottolinea che la suddivisione delle hall tra voli nazionali, voli Schengen e internazionali è necessaria a garantire la corretta gestione dei flussi passeggeri, nel rispetto delle norme sul controllo alle frontiere, aggiungendo che la distribuzione dei voli tra l'una e l'altra aerostazione non impedisce alle compagnie di accedere ai due terminal in base ai voli che esse operano.
- (99) Le autorità francesi ricordano che, considerata l'assenza di un aeroporto di pari categoria nella stessa zona d'attività, i lavori realizzati non compromettono gli scambi all'interno dell'UE e sottolineano che gli investimenti interessati dalla sovvenzione del 26 luglio 2004 non erano direttamente destinati ad aumentare la capacità dell'aeroporto.
- (100) La Francia sottolinea che le modalità di attribuzione della sovvenzione in esame erano tali da garantire il rispetto del principio della proporzionalità ⁽²²⁾ e ricorda inoltre che l'impegno dell'ente pubblico era limitato a 1 milione di EUR in tre anni.

3.2. TEST DELL'INVESTITORE PRIVATO IN ECONOMIA DI MERCATO APPLICATO ALL'AEROSTAZIONE MP2

- (101) La Francia ritiene infondata la critica mossa dalla società PwC, secondo cui la detrazione della percentuale della sovvenzione all'investimento negli ammortamenti delle infrastrutture dell'aerostazione mp2 falsa il test dell'investitore privato in economia di mercato. Secondo le autorità francesi, le norme contabili vigenti impongono che le sovvenzioni all'investimento imputabili agli esercizi futuri siano dedotte dai valori netti contabili delle attività fisse. Si aggiunga che le sovvenzioni sono state gestite in modo analogo tra le aerostazioni mp1 e mp2 e che entrambe hanno beneficiato di una sovvenzione pari al 30 % dell'ammontare dei lavori effettuati nel terminal.

⁽²²⁾ La convenzione stipulata tra la CCIMP e la comunità urbana Marseille Provence Métropole stabilisce che la partecipazione dell'ente pubblico è determinata in base ai programmi d'investimento proposti dall'aeroporto di Marsiglia e decisi dalla comunità urbana Marseille Provence Métropole, che i fondi servono esclusivamente a coprire le spese approvate, che la partecipazione pubblica annuale è limitata alle spese effettivamente sostenute dall'aeroporto durante l'esercizio, che ogni richiesta di fondi è corredata di un riepilogo delle spese e che la CCIMP tiene a disposizione della comunità urbana Marseille Provence Métropole tutte le fatture relative alle operazioni.

Infine, il fatto di considerare i flussi lordi nella base dei costi della tariffa dei diritti per passeggero avrebbe indotto il gestore a fatturare agli utenti costi che non avrebbe in realtà sostenuto. Più in generale, dal momento che la Francia ha ritenuto che la sovvenzione del consiglio generale fosse compatibile con il diritto francese e con il diritto dell'Unione, essa sostiene che, non imputando nel piano economico-finanziario costi che sapeva di non dover sostenere, la CCIMP ha agito da investitore privato operante in economia di mercato.

- (102) Per quanto riguarda l'aggiunta nel piano economico-finanziario del valore netto contabile (VNC) degli investimenti realizzati nel periodo al flusso di cassa considerato, la Francia sostiene di essersi limitata a tradurre in termini contabili le disposizioni del capitolato d'onori della convenzione di concessione del 1987. La Francia fa notare che questo tipo di disposizione, tipica dei contratti di concessione, mira a tener conto delle durate rispettive del progetto d'investimento e del contratto di concessione.
- (103) Per giustificare il valore del 7,5 %, ritenuto corrispondente al costo medio ponderato del capitale (CMPC), la Francia sostiene che tale valore è coerente con la stima media del CMPC degli aeroporti francesi ⁽²³⁾, seppure leggermente superiore per via dell'ambito regolamentato dell'aeroporto e del fatto che la stima è stata effettuata in un periodo antecedente (2004) a quelle citate a riferimento. La Francia osserva che, nella sua analisi, la società Mazars prende in considerazione la stessa ipotesi di CMPC del gestore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza.
- (104) Secondo la Francia, la Commissione ha commesso un errore nell'attribuire nel rilevare la mancanza di aumento degli oneri esterni legati alle misure di modulazione per motivi di interesse generale (incentivo alla creazione di nuovi collegamenti), dal momento che queste modulazioni sono state di fatto prese in considerazione non a titolo di oneri ma di riduzione delle cifre d'affari relative a atterraggio, illuminazione e parcheggio in tutti i casi presi in esame. Secondo le autorità francesi, queste modulazioni sono andate a beneficio degli utenti di entrambi i terminal mp2 e mp1 e la loro attuazione tra il 2005 e il 2010 evidenzia che il bilancio cumulato delle riduzioni concesse è equilibrato tra le due aerostazioni ([...]* milioni di EUR per l'aerostazione mp1 e [...]* milioni di EUR per l'aerostazione mp2). La Francia ha inoltre presentato un piano economico-finanziario realizzato a posteriori per gli anni 2005-2010 che dimostra che i piani economico-finanziari trasmessi nel settembre 2005 e nel maggio 2006 si basavano su dati previsionali vicini a quelli effettivi e che la redditività dell'aerostazione mp2 è superiore a quella prevista al momento della decisione d'investimento.

3.3. IL CONTRIBUTO AL FUNZIONAMENTO CONCESSO ALLA CCIMP

- (105) Per quanto riguarda i contributi versati alla CCIMP dalle autorità pubbliche per [...]* milioni di EUR, la Francia fa notare che questi contributi non sono sovvenzioni al funzionamento, ma la contropartita di prestazioni erogate dal servizio generale della CCIMP all'aeroporto di Marsiglia Provenza. Le autorità francesi chiariscono che, considerata la separazione contabile tra il servizio aeroportuale e gli altri servizi della CCI, gli importi oggetto della presente decisione corrispondono alle rifatturazioni per i servizi resi dal servizio generale all'aeroporto e che essi rappresentano pertanto contributi corrispondenti a prestazioni fatturate per il periodo 2001-2010.
- (106) La Francia sottolinea che un attestato del revisore contabile della CCIMP conferma l'assenza di flussi finanziari dai servizi centrali della CCIMP verso l'aeroporto di Marsiglia Provenza.
- (107) Le autorità francesi hanno inoltre chiarito il funzionamento del sistema della tassa aeroportuale per escludere l'eventuale esistenza di un aiuto di Stato collegato a questo meccanismo. La Francia ricorda che la tassa aeroportuale è prevista dall'articolo 1609 *quatervicies* del codice generale delle imposte francese (CGI). Secondo questo articolo, la tassa aeroportuale è riscossa dai soggetti pubblici o privati che gestiscono aeroporti, è dovuta da qualsiasi società di trasporto aereo pubblico ed è destinata esclusivamente al rimborso delle spese sostenute dai gestori aeroportuali per l'esecuzione di compiti di competenza dello Stato come i servizi di sicurezza, antincendio e salvataggio, le azioni di contrasto al pericolo rappresentato dalla fauna selvatica e i servizi di protezione. Le autorità francesi precisano inoltre che l'importo della tassa aeroportuale è fissato annualmente, aeroporto per aeroporto, in base alle prestazioni erogate in applicazione della normativa vigente e all'andamento previsionale dei dati relativi al traffico, ai costi e agli altri proventi del gestore. A tale scopo, i gestori aeroportuali redigono una dichiarazione annuale dei costi e del traffico da sottoporre all'approvazione delle direzioni locali della sicurezza dell'aviazione civile. Il calcolo delle tariffe viene effettuato dall'amministrazione centrale della direzione generale dell'aviazione civile, tenendo conto dei risultati cumulati degli anni precedenti.
- (108) La Francia contesta l'osservazione secondo cui questo meccanismo potrebbe comportare elementi di aiuto di Stato. Le autorità francesi sottolineano innanzitutto che si tratta di un provvedimento generale, applicabile a tutti gli aeroporti francesi in base alle stesse regole.

⁽²³⁾ Le decisioni della commissione consultiva dell'aeroporto presentate dalla Francia fanno riferimento, nel caso di ADP, a un CMPC compreso tra il 5,8 % e il 6,5 % nel periodo 2006-2010 e tra il 6,2 % e il 6,8 % nel periodo 2011-2015 e, nel caso dell'aeroporto di Tolosa, a un CMPC compreso tra il 6 % e il 6,5 % nel periodo 2009-2013.

- (109) Esse precisano inoltre che, dal momento che l'aliquota della tassa viene fissata in base a dati previsionali di costo e di traffico, è difficile che in un anno le entrate siano perfettamente allineate ai costi, ma contestano che ci sia sovracompensazione.
- (110) La Francia ricorda a tale proposito che i costi sostenuti dai gestori aeroportuali sono rimborsati solo a posteriori in base agli ammortamenti e che ogni saldo positivo registrato viene riportato nei conti cumulati degli anni precedenti e soggetto a oneri finanziari a carico del gestore, determinando un adeguamento della tariffa per l'anno successivo. La Francia precisa che il sistema della tassa aeroportuale è complessivamente deficitario da anni (di circa 110 milioni di EUR a fine 2010), tanto che una parte delle spese di sicurezza e protezione sostenute dagli aeroporti non è compensata e soggetta ad oneri finanziari a carico dello Stato. Le autorità francesi sottolineano che gli aumenti tariffari registrati a posteriori devono tenere conto delle relative ripercussioni sulle compagnie aeree, il che esclude un recupero troppo rapido.
- (111) La Francia ricorda infine il meccanismo di «azzeramento» in caso di cambiamento di gestore aeroportuale, che obbliga il gestore a rimborsare un eventuale saldo positivo registrato alla fine del suo mandato.
- (112) Per quanto riguarda l'aeroporto di Marsiglia Provenza, la Francia precisa che il deficit cumulato del sistema della tassa aeroportuale era di 2,7 milioni di EUR a fine 2000, che il ritorno all'equilibrio è stato raggiunto nel 2010 con una tassa fissata a 8,20 EUR e che la tariffa del 2011 è stata abbassata (7,774 EUR) per non generare un'eccedenza.

3.4. LA DETERMINAZIONE DEI DIRITTI PER PASSEGGERO NELLE AEROSTAZIONI MP1 E MP2

- (113) Le autorità francesi fanno notare che la differenziazione tariffaria tra le aerostazioni mp1 e mp2 è conforme alle disposizioni della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ e ricorda che l'aerostazione mp2 è accessibile a tutte le compagnie aeree. Esse precisano che la differenza di tariffa tra le aerostazioni mp1 e mp2 è imputabile alla relativa differenza di costi soggiacenti tra le funzioni passeggero dei due terminal. La Francia afferma che nella decisione del 26 luglio 2011 il Conseil d'État ha ammesso la validità delle tariffe dell'aerostazione mp1, confermando pertanto incidentalmente la validità delle norme di imputazione contabile di costi ed entrate tra le aerostazioni mp1 e mp2. La Francia sottolinea infine che, per via del principio «single till» applicato nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, la differenza tra il costo dei diritti per passeggero e la tariffa di questi diritti è costituita da entrate extra-aeronautiche specifiche dell'aeroporto in questione, che un investitore prudente prenderebbe in considerazione nel fissare le tariffe applicabili nel terminal.
- (114) La Francia contesta che la CCIMP abbia considerato soltanto i costi aggiuntivi direttamente legati all'attivazione e all'utilizzo dell'aerostazione mp2. Dal momento che i due terminal sono geograficamente separati, essa afferma che è possibile distinguere tutti gli investimenti necessari all'aerostazione mp2, ossia 8,95 milioni di EUR. Le autorità francesi ricordano che la struttura dei costi di un aeroporto è costituita fondamentalmente da costi fissi.
- (115) La Francia illustra in seguito gli elementi che hanno condotto alla determinazione dei costi di gestione imputati all'aerostazione mp2:
- dal momento che l'aerostazione mp2 occupa soltanto l'8,9 % della superficie di tutti i terminal dell'aeroporto, essa rappresenta soltanto il 9,8 % del totale della voce «imposte, tasse e assicurazioni»;
 - dal momento che i costi di assistenza e manutenzione riguardano principalmente la riparazione di componenti meccaniche come ascensori, tappeti mobili e scale mobili, il terminal a servizi semplificati, che non dispone né di tappeti mobili né di scale mobili, rappresenta solo il 5 % della voce di spesa «assistenza e manutenzione»;
 - l'aerostazione mp2, che occupa l'8,9 % della superficie di tutti i terminal dell'aeroporto e che è nuova, meglio coibentata e con un'altezza del soffitto notevolmente inferiore all'aerostazione mp1, rappresenta solo l'8,6 % delle spese per «fluidi» (energia);
 - i costi di pulizia sono imputati all'aerostazione mp2 al 7,8 %, considerando la percentuale delle superfici occupate (8,9 %) e la pavimentazione (piastrelle nell'aerostazione mp2 e moquette nell'aerostazione mp1) e tenendo conto della medesima frequenza di pulizia nei due terminal;

⁽²⁴⁾ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

- la realizzazione dell'aerostazione mp2 non comporta ulteriori spese di personale, tranne l'assunzione di un addetto al coordinamento dell'aerostazione nel 2007, l'assunzione di un addetto al coordinamento di gestione e di un collaboratore nell'ufficio informatico nel 2010, ipotesi che rispecchia la tabella presentata dalla Francia, che nella sua risposta ha anche illustrato i criteri di ripartizione per l'imputazione delle spese di gestione tra i due terminal.
- (116) Dal momento che i costi di gestione sono stati imputati a personale costante, le autorità francesi fanno notare che le spese imputate all'aerostazione mp2 rappresentano un conseguente risparmio a livello di diritti per passeggero applicati nell'aerostazione mp1. Esse osservano peraltro che i costi imputati all'aerostazione mp2 corrispondono di fatto ai maggiori costi sostenuti dall'aerostazione mp1 nel caso della mancata realizzazione della seconda aerostazione (allegato 44 e allegato 25).
- (117) La Francia contesta inoltre la conclusione di PwC, secondo cui gli investimenti non direttamente imputati alle aerostazioni lo siano indirettamente, e illustra gli investimenti distinti dai diritti per passeggero e la loro contabilizzazione (investimenti in edifici separati dai terminal e oggetto di entrate locative distinte, investimenti puntuali nella sostituzione di impianti obsoleti imputati ai centri analitici dedicati, investimenti in viabilità, informatica e passerelle imputati al centro analitico dedicato ed eventualmente inclusi nella quota delle spese generali). La Francia contesta inoltre la posizione di PwC, che sostiene che il 10 % degli ammortamenti dell'aerostazione mp1 debba essere imputato all'aerostazione mp2, dal momento che i passeggeri dell'aerostazione mp2 possono utilizzare gli impianti dell'aerostazione mp1. Secondo le autorità francesi, la netta separazione tra le infrastrutture della piattaforma aeroportuale rende quest'uso altamente improbabile, perché significherebbe destinare una superficie equivalente alla superficie totale dell'aerostazione mp2 e perché imporrebbe di imputare nella stessa misura le entrate commerciali dell'aerostazione mp1 all'aerostazione mp2, con una conseguente riduzione del margine del terminal principale di [...] * milioni di EUR.
- (118) La Francia sottolinea peraltro che le ipotesi di traffico considerate da PwC nelle relazioni del 2006 e del 2007 si basano sulle previsioni numeriche del piano economico-finanziario del novembre 2004 e che non tengono conto dell'aggiornamento al ribasso dei valori di traffico nei piani economico-finanziari di settembre 2005 e maggio 2006, a seguito della decisione di Air France di non trasferire «La Navette» nell'aerostazione mp2 e del rinvio di sei mesi della decisione di apertura del nuovo terminal, che ha fortemente ridotto il traffico degli anni 2006 e 2007. Le autorità francesi contestano l'osservazione relativa alla «cannibalizzazione» del traffico dell'aerostazione mp1 da parte dell'aerostazione mp2, contenuta nella relazione di PwC. Esse sottolineano che alla fine la compagnia aerea Air France non ha concretizzato il progetto di trasferimento dei voli «La Navette» per Orly nell'aerostazione mp2 e che il traffico di Air France nel periodo 2008-2011 è rimasto stabile per entrambe le destinazioni oggetto dei collegamenti concorrenti operati da Ryanair sull'aerostazione mp2 a partire dal 2009.
- (119) La Francia sostiene che, essendo infondate le motivazioni di PwC, è infondata anche la tariffa di 3,84 EUR per passeggero, e che essa è superiore alla tariffa praticata nel 2007 nell'aerostazione mp1.
- (120) La Francia ricorda che, a seguito dell'annullamento da parte del Conseil d'État delle tariffe praticate nell'aerostazione mp2 negli anni 2006, 2007 e 2008 e delle tariffe praticate nell'aerostazione mp1 nel 2008, il gestore aeroportuale ha stabilito nuove tariffe per entrambi i terminal. L'aumento delle tariffe dell'aerostazione mp2 è giustificato dall'esigenza sollevata dall'autorità di regolamentazione (ministri dell'economia e dell'aviazione civile) di imputare soltanto a questo terminal i costi del contratto di pubblicità AMS, senza mettere in discussione i criteri di imputazione dei costi tra terminal.
- (121) Secondo la Francia, la CCIMP avrebbe determinato la tariffa che consente di raggiungere un tasso di copertura dei costi identico in ogni terminal ([...]* %). La Francia ricorda che la direttiva 2009/12/CE prevede che l'ammontare dei diritti aeroportuali sia differenziato soprattutto in base ai relativi costi e che, per garantire che tale differenziazione tariffaria sia effettivamente giustificata da una differenza di costi, sia opportuno garantire l'equivalenza del tasso di copertura di questi costi attraverso i diritti per passeggero per ogni terminal. Le autorità francesi aggiungono che questo tasso di copertura può essere inferiore al 100 %, nella misura in cui il principio «single till» considera l'equilibrio finanziario complessivo dell'aeroporto, comprese le entrate extra-aeronautiche. La Francia ricorda che la società Mazars ha valutato nella sua relazione che la copertura dei costi per passeggero attraverso i proventi dei diritti per passeggero fosse nel 2007 del [...] * % nell'aerostazione mp1 e del [...] * % nell'aerostazione mp2.
- (122) La Francia conclude che le tariffe dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2 non possono costituire un vantaggio economico a favore di una compagnia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, dal momento che queste tariffe sono determinate in base alle spese di costruzione e funzionamento dell'aerostazione mp2, che la differenza tra i diritti per passeggero per l'utilizzo di ciascun terminal è obiettiva, trasparente e motivata dai costi imputati a ciascuno di essi e che la differenziazione è in tale contesto espressamente prevista dall'articolo 10 della direttiva 2009/12/CE.

- (123) Nella fattispecie, non sarebbe dimostrata nemmeno la selettività della misura, dal momento che le tariffe sono applicabili indistintamente a qualsiasi compagnia aerea che utilizza l'aerostazione mp2.
- (124) Per quanto riguarda la riduzione dei diritti per passeggero per i voli nazionali, la Francia precisa che il decreto del 16 ottobre 2009 vieta ormai qualsiasi differenziazione tariffaria nei paesi dello spazio Schengen e ricorda che nella decisione del 28 gennaio 2009 la Commissione non ha ritenuto necessario proporre misure complementari.

3.5. RIDUZIONI DEI DIRITTI PER L'ATTIVAZIONE DI NUOVI COLLEGAMENTI

- (125) Le autorità francesi affermano in via preliminare che le modulazioni tariffarie concesse alle compagnie aeree e oggetto della valutazione della Commissione nei considerando da 116 a 137 della decisione di avvio esistono in Francia in tutti gli aeroporti statali e in gran parte di quelli decentrati.
- (126) Esse aggiungono che queste misure sono destinate a favorire l'attivazione di nuovi collegamenti aerei e che soddisfano un obiettivo di interesse generale consistente nel miglioramento della copertura e della connettività del territorio, nella pianificazione territoriale e nell'integrazione del mercato europeo.
- (127) La Francia ritiene che la Commissione debba tenere conto di questo obiettivo di interesse generale nella sua analisi della compatibilità degli aiuti concessi rispetto al diritto europeo.
- (128) Le autorità francesi sottolineano inoltre che le modulazioni tariffarie sono approvate ogni anno dalla Francia nell'ambito di una procedura di omologazione applicabile a tutti gli aeroporti statali e che tale procedura permette di garantire la natura non discriminatoria delle misure. Secondo la Francia, la procedura di omologazione annuale delle tariffe sarebbe sufficiente per rispondere alla necessità di prevedere un meccanismo di ricorso nello Stato membro e rimediare a qualsiasi discriminazione nella concessione degli aiuti, che costituisce uno dei criteri di compatibilità dell'aiuto in esame.
- (129) Le autorità francesi ricordano che il diritto nazionale (articolo R.224-2-2 del codice dell'aviazione civile francese), che introduce la possibilità di modulazioni tariffarie, impone alla persona incaricata della determinazione delle tariffe di stabilire indicatori di controllo corrispondenti all'obiettivo di interesse generale perseguito. Esse osservano che tali indicatori di controllo permettono di accertare ogni anno la corretta esecuzione della misura e le eventuali necessità di adeguamento e che ciò basta a soddisfare il criterio di compatibilità dell'aiuto relativo all'esistenza di un meccanismo di sanzione nel caso in cui un vettore non rispettasse gli impegni assunti nei confronti dell'aeroporto.
- (130) La Francia precisa che dal 2005, anno in cui la misura è stata introdotta, il bilancio delle modulazioni tariffarie è stato regolarmente illustrato nei documenti delle riunioni della Cocoéco, il che dimostra che le misure concesse erano note ai rappresentanti degli utenti della piattaforma e permette di soddisfare il criterio di compatibilità dell'aiuto relativo alla pubblicità delle misure in questione.
- (131) Le autorità francesi sottolineano che le modulazioni tariffarie in esame sono conformi alle disposizioni della direttiva 2009/12/CE che autorizza gli Stati membri a introdurre modulazioni dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale. Ne consegue, secondo la Francia, che nell'introdurre tale modulazione tariffaria il gestore aeroportuale non è tenuto a comportarsi da investitore privato operante in economia di mercato. La Francia sottolinea che esistono nel diritto francese altre modulazioni tariffarie riconducibili a motivi di interesse generale, soprattutto per motivi ambientali, come la modulazione della tassa di atterraggio in base alla categoria di aeromobile e al momento della giornata, in considerazione dell'inquinamento acustico.
- (132) La Francia contesta che queste misure costituiscano aiuti all'avviamento e fa notare che esse riflettono alcune componenti dell'interesse pubblico (compensazione dei danni ambientali, miglioramento della connettività dei territori ecc.) che altrimenti verrebbero ignorate nella tariffazione dei diritti.
- (133) Secondo la Francia, un piano economico-finanziario che dimostri che le modulazioni concesse non sono redditizie non implicherebbe necessariamente che il gestore debba rinunciarvi: il piano economico-finanziario non prende infatti in considerazione le esternalità indotte dalle misure, come la riduzione delle emissioni inquinanti o acustiche o il miglioramento della connettività dei territori e un loro migliore collegamento. Sempre secondo le autorità francesi, la difficoltà di valutare queste esternalità dal punto di vista economico ha portato a considerare questi incentivi in un'ipotesi distinta all'interno della direttiva 2009/12/CE.

- (134) La Francia contesta l'impostazione metodologica della Commissione nell'applicare il principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, in quanto non adatto all'analisi di misure il cui obiettivo è quello di creare esternalità positive di interesse pubblico.
- (135) Secondo le autorità francesi, le informazioni riportate al considerando 124 della decisione di avvio della Commissione sono errate: le tariffe indicate mostrano una parte variabile della tassa di atterraggio per passeggero, mentre questa parte variabile si calcolerebbe in realtà in base al numero di tonnellate dell'aeromobile e non in base al numero di passeggeri.
- (136) In subordine, la Francia sostiene che le modulazioni tariffarie per la creazione di nuovi collegamenti sono economicamente redditizie per l'aeroporto di Marsiglia Provenza e fornisce nella sua risposta un'analisi della redditività delle misure concesse, realizzata a posteriori. Secondo le autorità francesi, i calcoli realizzati a partire dai proventi commerciali del 2008 dimostrano che la riduzione media concessa in caso di collegamento operato con aeromobili tipo che utilizzano le aerostazioni mp1 e mp2 è inferiore ai proventi generati dalle entrate imputate a ciascuno di questi terminal e genera un risultato netto di [...] * EUR per passeggero per l'aerostazione mp1 e di [...] * EUR per passeggero per l'aerostazione mp2. Le stesse autorità sostengono che l'83 % del traffico creato da questa misura prosegue dopo tre anni, determinando utili aggiuntivi. La Francia precisa che una nuova analisi di redditività delle modulazioni votata dalla Cocoéco il 6 dicembre 2004 è stata realizzata a partire dal piano economico-finanziario del settembre 2005, aggiornato nel maggio 2006, considerando un aeromobile B737 da 67 tonnellate per l'aerostazione mp2 e un aeromobile A319 per l'aerostazione mp1. Sono state valutate due ipotesi di traffico: nella prima ipotesi, l'incremento di traffico a partire dal terzo anno di introduzione delle modulazioni riguarda soltanto l'aumento di frequenze su linee esistenti, mentre nella seconda l'incremento di traffico riguarda esclusivamente nuovi collegamenti. La prima ipotesi genererebbe un rapporto utile netto/fatturato del [...] * % e un VAN di [...] * EUR, mentre la seconda un rapporto utile netto/fatturato del [...] * % e un VAN di [...] * EUR.
- (137) Le autorità francesi sottolineano che le modulazioni non erano discriminatorie e che si applicavano a tutte le compagnie conformi alle condizioni di applicabilità e contestano pertanto che, ai fini della determinazione dell'esistenza di un aiuto di Stato, risulti soddisfatto il criterio della selettività della misura.
- (138) La Francia ricorda che nella decisione relativa all'aeroporto di Manchester ⁽²⁵⁾, citata nella decisione Charleroi ⁽²⁶⁾, la Commissione ha riconosciuto che la concessione di riduzioni sulla tassa di atterraggio costituiva una misura di durata limitata e rientrava in un regime accessibile a tutte le compagnie aeree che avessero attivato un nuovo collegamento da Manchester, evitando ogni rischio di distorsione di concorrenza e sottraendosi al campo di applicazione dell'articolo 107 del TFUE. La Francia conclude che un regime accessibile a tutte le compagnie aeree, concesso per una durata limitata, non rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 107 del TFUE.
- (139) Le autorità francesi illustrano il regime di modulazione tariffaria in vigore dal 15 febbraio al 31 luglio 2009 e precisano che ne hanno beneficiato 24 compagnie. Esse ricordano che tale regime è stato annullato dal tribunale amministrativo di Marsiglia con sentenza del 30 giugno 2009, perché la modulazione è stata ritenuta eccessiva, e sostituito dal 1° febbraio 2010 da una misura in cui le percentuali di sconto previste sono state ridotte e le condizioni di concessione inasprite. La Francia fa notare che le condizioni della decisione Manchester sono soddisfatte in entrambi i regimi di modulazione tariffaria introdotti e che le modulazioni in questione non rientrano pertanto nell'ambito dell'articolo 107 del TFUE. La Francia è quindi del parere che la Commissione commetta un errore esaminando le modulazioni in questione nella decisione di avvio alla luce del principio dell'investitore prudente in economia di mercato.

3.6. RIDUZIONI CONCESSE SUI DIRITTI DI PARCHEGGIO NOTTURNO

- (140) La Francia afferma che questa riduzione, come quella relativa ai nuovi collegamenti, è stata introdotta per motivi di interesse generale. La modulazione dei diritti di parcheggio notturno permetterebbe all'aeroporto di Marsiglia Provenza di incrementare il flusso dei voli a inizio e a fine giornata, ottimizzando in tal modo l'utilizzo delle infrastrutture. Secondo la Francia, l'impatto di questa misura è limitato al [...] * % del fatturato dei diritti di parcheggio, escluso l'effetto delle modulazioni per la creazione di nuovi collegamenti.
- (141) Le autorità francesi ricordano che è inopportuno valutare le modulazioni introdotte per motivi di interesse generale soltanto dal punto di vista della loro redditività. Esse precisano tuttavia, a titolo accessorio, che il principio dell'investitore operante in economia di mercato è manifestamente rispettato nel caso di specie, in base allo studio «determinazione dei costi aggiuntivi determinati dal parcheggio notturno», derivante dalla contabilità

⁽²⁵⁾ Decisione del 14 giugno 1999, aeroporto di Manchester, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1).

- (142) Secondo uno studio realizzato in base ai conti dell'esercizio 2008, i costi variabili dei diritti di parcheggio notturno ammonterebbero a [...] * EUR per aereo a notte. La stima del 2004 era di [...] * EUR. Nel caso di un B737-800 con un tasso di riempimento all'80 %, questi costi ammontano a [...] * EUR per passeggero, mentre nel caso di un A319 con un tasso di riempimento del 70 %, i costi assommano a [...] * EUR per passeggero. Orbene, in base ai conti presentati dalla Cocoéco del 18 febbraio 2009, gli esercizi commerciali e i parcheggi permetterebbero di coprire [tra il 100 e il 150 %] dei costi dei passeggeri per l'aerostazione mp1, pari a un margine netto di [...] * EUR per passeggero, e [tra il 100 e il 150] % dei costi dei passeggeri per l'aerostazione mp2, ossia un margine netto di [...] * EUR per passeggero. Questi margini netti coprirebbero ampiamente i costi aggiuntivi del parcheggio notturno.
- (143) La Francia rammenta infine che la Commissione non aveva espresso critiche nei confronti del sistema dei diritti aeroportuali esistente nell'aeroporto di Charleroi.

3.7. FINANZIAMENTO DELLE ATTIVITÀ DI MARKETING

- (144) Per quanto riguarda il regime di aiuto istituito con decisione della CCIMP del 21 novembre 2005, e che ha condotto al solo versamento [inferiore a 300 000] EUR a favore di BMI baby, la Francia precisa nella lettera del 28 dicembre 2010 che quest'importo, ammesso che costituisca un aiuto di Stato, rientrerebbe in ogni caso nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione ⁽²⁷⁾ (de minimis). La Francia sottolinea *ad abundantiam* che, dopo l'annuncio della vendita di questa compagnia, la CCIMP potrebbe non essere in grado di ottenere un'autodichiarazione relativa agli aiuti ricevuti in altri aeroporti europei.

3.8. IL CONTRATTO SOTTOSCRITTO CON AMS PER L'ACQUISTO DI SPAZI PUBBLICITARI

- (145) Per quanto riguarda il contratto sottoscritto con AMS il 19 maggio 2006 per l'acquisto di spazi pubblicitari, la Francia informa che, conformemente alla normativa sugli appalti pubblici, questo contratto è stato stipulato senza una preventiva procedura di gara per via dell'esistenza di un solo fornitore.
- (146) Le autorità francesi ricordano che la politica promozionale ha un effetto diretto sulla redditività di un'infrastruttura aeroportuale, grazie agli introiti derivanti dai diritti aeroportuali ed extra-aeronautici. Esse precisano inoltre che la pubblicità effettuata dalle compagnie aeree è insufficiente e sottolineano che nel 2006 AMS era l'unico fornitore a offrire al tempo stesso un sistema unico ed esclusivo di commercializzazione dei biglietti Ryanair, unica compagnia aerea a impegnarsi a istituire una base aerea nella nuova aerostazione mp2, a rivolgersi a un ampio pubblico di internauti oggetto della sua politica promozionale e a offrire prestazioni di marketing mirate all'acquisto di biglietti aerei per la Provenza.
- (147) La Francia sostiene che nello stipulare il contratto con AMS la CCIMP abbia agito da investitore operante in economia di mercato e che tale contratto non costituisca pertanto una forma di aiuto.
- (148) Le autorità francesi affermano innanzitutto che il prezzo stabilito è conforme alle prassi di mercato, soprattutto alla luce dei risultati dell'analisi comparativa preliminare condotta a partire dal sito viamichelin.com. Esse contestano pertanto che i servizi di marketing siano stati forniti da AMS a condizioni preferenziali e ricordano che, nella decisione relativa all'aeroporto di Ostenda ⁽²⁸⁾, la Commissione ha ammesso che il programma di promozione realizzato attraverso cataloghi di un'agenzia di viaggio e turismo non costituiva un aiuto di Stato.
- (149) La Francia fa inoltre notare che il contratto di marketing stipulato con AMS costituisce un investimento redditizio per l'aeroporto di Marsiglia Provenza, soprattutto per lo sviluppo dell'aerostazione mp2. La Francia precisa inoltre che le modalità del contratto sono state stabilite in base a un'analisi di redditività dei margini finanziari generati da un volo operato da Ryanair, analisi condotta prima della sottoscrizione del contratto e fornita a supporto delle conclusioni delle autorità francesi. Da quest'analisi emergeva che la redditività del sistema contrattuale era raggiunta a partire dal quarto anno di esercizio, con un margine di [...] * EUR per volo previa pubblicità. Secondo la Francia, questa stessa analisi mostra che la redditività garantita dal cumulo delle modulazioni per l'attivazione

⁽²⁷⁾ Regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore (de minimis) (GUL 379 del 28.12.2006, pag. 5).

⁽²⁸⁾ Decisione 98/337/CE della Commissione del 21 gennaio 1998 relativa agli aiuti concessi dalla regione fiamminga alla società Air Belgium e all'agenzia di viaggio e turismo Sunair per l'utilizzazione dell'aeroporto di Ostenda (GUL 148 del 19.5.1998, pag. 36).

di nuovi collegamenti e del contratto AMS sui soli voli Ryanair nel periodo 2007-2021 presenta un margine medio di profitto ([...]* %), in linea con la redditività del settore, che la Commissione europea ha stimato al 7,31 % nella decisione relativa all'aeroporto di Bratislava ⁽²⁹⁾.

- (150) La simulazione di redditività aggiornata a partire dai valori di traffico effettivi e dai costi verificati dalla società Mazars ha evidenziato un margine di utile di [...]* EUR per volo a partire dal terzo anno.
- (151) La Francia ricorda che i costi connessi al contratto con AMS sono stati presi in considerazione nel piano economico-finanziario del settembre 2005 aggiornato nel maggio 2006, che stabilisce una redditività complessiva dell'aerostazione mp2 [superiore al 7,5]* % nel periodo 2005-2021. In base alle tariffe del 2006, il tasso medio del rapporto utile netto/fatturato del contratto AMS rispetto al traffico Ryanair sarebbe [superiore al 7,5]* % e il VAN pari a [...]* milioni di EUR.
- (152) Le autorità francesi fanno altresì notare che, tenendo conto delle entrate provenienti dai diritti aeroportuali, delle entrate extra-aeronautiche e della tassa aeroportuale, oltre ad altri oneri, prima della sottoscrizione del contratto ⁽³⁰⁾ il margine per passeggero in partenza era di [...]* EUR. Dato che l'importo medio stimato per le misure di marketing (tra cui in particolare AMS) è di [...]* EUR per passeggero in partenza, il margine netto delle spese di marketing risulta pari a [...]* EUR per passeggero. Secondo la Francia, è quindi possibile concludere che ogni passeggero dell'aerostazione mp2 rappresenta una fonte di profitto per l'aeroporto.
- (153) Nel periodo tra il 2006 e il 2012 l'aeroporto ha registrato un rapporto medio di fatturazione per passeggero compreso tra [...]* e [...]* EUR, con una media su 7 anni leggermente inferiore alle aspettative, ma sufficiente, pari a [...]* EUR per passeggero.
- (154) Le autorità francesi aggiungono che il contratto con AMS prevedeva diversi impegni da parte di Ryanair relativamente al numero di aerei parcheggiati nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, al numero di frequenze quotidiane e al numero annuo di passeggeri.
- (155) Il cumulo dei costi del contratto AMS per passeggero Ryanair con il costo incrementale totale del passeggero Ryanair mostra un costo complessivo di [...]* EUR per passeggero, evidenziando pertanto che il margine incrementale legato alla presenza di Ryanair, considerati i costi connessi al contratto AMS, si attesta su un livello soddisfacente di [...]* EUR par passeggero.
- (156) Le autorità francesi sottolineano infine che il giudice del procedimento sommario del tribunale amministrativo di Marsiglia ha concluso nell'ordinanza del 20 ottobre 2009 che gli importi annuali previsti dal contratto con la società AMS, rapportati ai servizi che quest'ultima deve fornire e all'entità del pubblico interessato dalla misura promozionale posta in essere, non sono né inutili né privi di una sufficiente contropartita.

3.9. IL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO PER L'AEROSTAZIONE MP2 E L'APPLICAZIONE DEL PRINCIPIO DELL'INVESTITORE PRUDENTE OPERANTE IN ECONOMIA DI MERCATO

- (157) La Francia fa notare che il criterio dell'investitore privato operante in economia di mercato è soddisfatto quando la politica messa in atto dall'aeroporto induce effetti finanziari positivi per la gestione aeroportuale. A tale proposito, è opportuno che l'analisi si basi sui piani economico-finanziari pluriennali alla luce di vari criteri, quali il valore annuo netto (VAN) e il tasso interno di rendimento (TIR), corredati da analisi di sensibilità. A tale proposito, l'analisi degli investimenti effettuati dall'aeroporto si basa su due principi che prevedono di considerare, da un lato, i flussi di fondi «reali» e, dall'altro, il valore del tempo attraverso l'attualizzazione di tali flussi.
- (158) Le autorità francesi ritengono che la realizzazione dell'aerostazione mp2 abbia permesso in particolare di:
- condividere alcuni costi tra i due terminal, riducendo in tal modo i costi dei terminal principali;
 - rimandare alcuni investimenti che con il loro costo hanno un impatto sul TIR, come la costruzione dell'area registrazione per i voli europei e della sala imbarchi per i voli europei/internazionali.

⁽²⁹⁾ Decisione 2011/60/UE della Commissione del 27 gennaio 2010 relativa all'aiuto di Stato C-12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).

⁽³⁰⁾ Consiglio aeroportuale del 15 novembre 2005.

- (159) La condivisione dei costi e il rinvio di alcuni investimenti determinati dalla nuova aerostazione mp2 influiscono sulle tariffe da adottare per quest'ultima, oltre che sul fatturato integrato nel calcolo del TIR.
- (160) Di conseguenza, la Francia ritiene che il metodo seguito dall'aeroporto corrisponda alla scelta che avrebbe operato un investitore privato. Essa ritiene di fatto infondata l'analisi condotta dalla società PwC, che contesta alla Francia di non aver realizzato un piano economico-finanziario «basato su ipotesi specifiche per l'aerostazione mp2», termine peraltro non definito dalla suddetta società. La Francia ricorda a tale proposito che la questione dell'imputazione dei costi tra gli utenti dei vari terminal rientra nell'analisi della tariffazione differenziata dell'aeroporto e non nell'analisi di redditività del progetto del nuovo terminal.

4. OSSERVAZIONI DI TERZI INTERESSATI

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (161) Air France afferma che se tutti i vettori presenti nella piattaforma di Marsiglia Provenza hanno beneficiato delle sovvenzioni concesse per l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, le sovvenzioni all'investimento specifiche per l'aerostazione mp2 sono tali da creare potenziali distorsioni di concorrenza tra le compagnie aeree che utilizzano i due terminal.
- (162) Air France contesta la valutazione espressa dalla Commissione nella decisione di avvio, secondo cui l'accesso all'aerostazione mp2 avverrebbe in modo paritario e non discriminatorio. La decisione della CCIMP di riservare tale accesso al traffico cosiddetto «da punto a punto» avrebbe costretto Air France, che opera anche voli internazionali e trasporta soprattutto passeggeri in transito, a suddividere tra i due terminal i voli operati in partenza da Marsiglia; Air France ha quindi alla fine rinunciato a utilizzare l'aerostazione mp2. L'apertura, a partire da ottobre 2006, dell'aerostazione mp2 ai voli internazionali operati da Ryanair dimostrerebbe, secondo Air France, il trattamento preferenziale riservato dalla CCIMP a questo operatore. Air France ricorda peraltro che l'aerostazione mp2 offriva servizi soltanto ad aeromobili con meno di 200 posti, escludendo di fatto gli aerei tipo Airbus 321. Air France rammenta inoltre che la compagnia Air Méditerranée aveva presentato un ricorso al tribunale amministrativo di Marsiglia per far riconoscere il carattere arbitrario e discriminatorio di questa clausola del regolamento di utilizzo dell'aerostazione mp2.
- (163) Air France fa notare che le condizioni di ammissibilità all'aerostazione mp2 inizialmente imposte dalla CCIMP sembrano aver avuto come unico obiettivo quello di evitare che essa potesse richiedere l'utilizzo del nuovo terminal, considerando che l'equilibrio economico della piattaforma non sarebbe sicuramente stato raggiunto nel caso in cui Air France avesse trasferito tutte le sue attività nell'aerostazione mp2, in cui l'importo dei diritti è significativamente più basso.

4.1.2. SOVVENZIONI AL FUNZIONAMENTO DELLA CCIMP

- (164) Air France afferma che la tassa aeroportuale riscossa per conto dello Stato, ma interamente versata al gestore dell'aeroporto, potrebbe non corrispondere ai costi effettivamente sostenuti dall'aeroporto per finanziare le misure rientranti nell'esercizio dei pubblici poteri e potrebbe pertanto costituire una sovvenzione al funzionamento dell'aeroporto di Marsiglia Provenza.

4.1.3. AIUTI CONCESSI DALL'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA AD ALCUNE COMPAGNIE AEREE

4.1.3.1. *Riduzione dei diritti per passeggero per i voli nazionali*

- (165) Air France non contesta l'osservazione della Commissione contenuta nella decisione di avvio, secondo cui la creazione di un terminal *low cost* potrebbe corrispondere a una richiesta del mercato, ma ricorda che è compito del gestore aeroportuale garantire la redditività di tale progetto.
- (166) Air France contesta l'affermazione della Commissione secondo cui è normale che un gestore aeroportuale privato cerchi di ottenere il pagamento di oneri più elevati per il trasporto di passeggeri di compagnie aeree che scelgono di offrire un servizio di maggiore comfort, la cui clientela è caratterizzata da una maggiore «propensione alla

spesa». Air France fa notare di non aver contribuito a determinare il livello di qualità del servizio offerto nel terminal «di maggiore comfort» e ribadisce di interrogarsi sulla natura effettivamente non discriminatoria dei criteri applicati dai gestori aeroportuali per accedere al nuovo terminal dedicato ai nuovi operatori *low-cost*. La stessa sottolinea che le compagnie aeree storicamente utilizzatrici dei terminal sono spesso vincolate a queste infrastrutture. Air France ritiene che i gestori dell'aeroporto, operando nell'aerodromo in situazione di monopolio, possono aumentare abusivamente le loro tariffe nei confronti di questa clientela «vincolata» per offrire tariffe interessanti alla clientela che utilizza i terminal *low cost* e che è capace, a differenza dell'altra, di spostarsi facilmente da una piattaforma aeroportuale a un'altra.

- (167) Air France afferma che le tariffe praticate nell'aeroporto di Marsiglia Provenza scaturiscono da scelte di gestione contabile che hanno come unica logica quella di favorire le compagnie aeree che utilizzano l'aerostazione mp2. Il metodo di imputazione delle spese generali consentirebbe, secondo Air France, di abbassare artificialmente la tariffa dei diritti per passeggero applicabile nell'aerostazione mp2. Air France chiede che la Commissione tenga conto nel suo ragionamento del fatto che gli aeroporti costituiscono «infrastrutture essenziali» per le compagnie aeree e che un gestore aeroportuale deve quindi praticare tariffe in linea con il costo del servizio fornito (obbligo imposto anche dalla direttiva 2009/12/CE).
- (168) Air France sottolinea che, secondo le informazioni in suo possesso, la CCIMP non ha adottato nessuna misura per recuperare le integrazioni dovute per la rivalutazione retroattiva delle tariffe dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2. Air France osserva che se, da un lato, dopo l'ordinanza del 28 luglio 2009, il Conseil d'État con pronuncia provvisoria ha sospeso per il 20 % i diritti per passeggero applicati nell'aerostazione mp1, dall'altro, la CCIMP non ha aumentato l'importo dei diritti per passeggero in vigore nell'aerostazione mp2. La compagnia aerea ricorda che, dal momento che il Conseil d'État non ha annullato le tariffe applicabili nell'aerostazione mp1 (decisione del 27 giugno 2011), il 20 % trattenuto secondo l'ordinanza di provvedimenti provvisori è stata alla fine interamente versata alla CCIMP.
- (169) Air France osserva che in una precedente decisione ⁽³¹⁾ la Commissione ha concluso che il sistema di differenziazione dei diritti aeroportuali in base alla destinazione del volo (nazionale/internazionale) costituisce un regime di aiuto incompatibile con il mercato interno. La compagnia aerea ricorda che, dal momento che la Francia ha adottato provvedimenti che annullano questo sistema, la Commissione non ha voluto introdurre ulteriori misure utili. Air France conclude che la precedente decisione della Commissione rende inutile ogni ulteriore indagine su questo regime.

4.1.3.2. *Diritti per l'attivazione di nuovi collegamenti*

- (170) Pur convenendo che spetta a qualsiasi aeroporto intraprendere questa strada, Air France ricorda tuttavia che è compito dell'aeroporto dimostrare di aver agito da investitore privato in economia di mercato e dimostrare in tal senso che la misura mira a garantire in prospettiva la redditività dell'investimento. L'obiettivo perseguito deve quindi essere il miglioramento delle proprie entrate e non l'aumento della frequentazione turistica della regione.
- (171) Air France aggiunge che, per essere accettabile, tale misura deve essere trasparente, non discriminatoria, di intensità decrescente e limitata nel tempo, per non costituire un finanziamento pubblico dei costi di gestione del vettore che ne beneficia.

4.2. RYANAIR

4.2.1. SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (172) Ryanair afferma che le sovvenzioni all'investimento concesse per la costruzione dell'aerostazione mp2 caratterizzano il comportamento di un investitore privato operante in economia di mercato.
- (173) Secondo Ryanair, l'analisi della Commissione dovrebbe tenere conto delle entrate extra-aeronautiche generate dall'aerostazione mp2 a titolo dell'autonoleggio, della tassa di utilizzo del parcheggio e dei maggiori proventi commerciali derivanti dalle vendite effettuate ai passeggeri dell'aerostazione mp2, che sono suscettibili di recarsi nei negozi del terminal principale situato a meno di un minuto a piedi dall'aerostazione mp2. Ryanair ne deduce che le entrate extra-aeronautiche generate dai passeggeri dell'aerostazione mp2 contribuiscono significativamente alla redditività del terminal principale.

⁽³¹⁾ Decisione della Commissione del 28 gennaio 2009, aiuto E4/2007, C(2009)184 def.

- (174) La chiusura dell'aeroporto, che avrebbe comportato costi aggiuntivi (per licenziamento, decontaminazione, opportunità degli investimenti già realizzati), considerando che il prezzo di vendita dell'aeroporto sarebbe peraltro stato probabilmente basso o addirittura negativo, non costituiva nel 2006 un'alternativa economicamente rilevante.
- (175) La strategia seguita dall'aeroporto, che ha condotto a un aumento del traffico e delle entrate e alla riduzione della capacità inutilizzata dell'aeroporto, ha contribuito a incrementare il suo valore commerciale. Ryanair fa notare che gli attivi relativi all'aerostazione mp2 e gli investimenti realizzati potrebbero determinare una valorizzazione in caso di vendita, contrariamente alle considerazioni espresse dalla società PwC.

4.2.2. DETERMINAZIONE DEI DIRITTI PER PASSEGGERO NELL'AEROSTAZIONE MP2

- (176) Ryanair osserva che la decisione che stabilisce i diritti per passeggero applicabili nell'aerostazione mp2 non è imputabile allo Stato, conformemente ai criteri enunciati nella sentenza *Stardust Marine* ⁽³²⁾. La compagnia aerea sottolinea che, secondo la legislazione francese, le CCI appartengono a una categoria specifica di enti pubblici, caratterizzata da un'assenza di subordinazione allo Stato ⁽³³⁾. Ryanair contesta quindi l'approccio della Commissione, che si limita a presumere l'imputabilità delle misure in questione per il fatto che la CCIMP è sottoposta a controllo statale, e ricorda che spetta alla Commissione valutare in ogni caso le circostanze particolari che permettono di stabilire l'eventuale imputabilità della misura.
- (177) Ryanair aggiunge che, nel caso della CCIMP, la Francia non avrebbe adottato direttamente le misure contestate né agito per favorire la loro adozione da parte dell'aeroporto tale iniziativa. Essa afferma che la DGAC ha invece ripetutamente respinto le tariffe adottate dalla CCIMP ⁽³⁴⁾.
- (178) In subordine, Ryanair afferma che la determinazione dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2 rispetta il principio dell'investitore privato operante in economia di mercato. Ryanair sostiene che nella sua analisi la Commissione non abbia correttamente applicato, da diversi punti di vista, il principio dell'investitore privato, come richiesto dalla Corte ⁽³⁵⁾.
- (179) In primo luogo, la Commissione non ha riconosciuto la centralità del confronto tra i diritti applicabili nell'aeroporto di Marsiglia Provenza e il prezzo di mercato. Ryanair ha presentato uno studio che evidenzia che il prezzo di mercato dei servizi aeroportuali può essere stabilito in base a un raffronto con i prezzi pagati in aeroporti privati comparabili in tutta Europa. Facendo un confronto con gli aeroporti di Luton, Prestwick, Liverpool e delle Midlands Orientali, la compagnia afferma che questi aeroporti sono gestiti senza aiuti di Stato e senza interventi pubblici e che i prezzi che la compagnia paga in questi aeroporti sono mediamente tre volte più bassi di quelli applicati all'aeroporto di Marsiglia Provenza. Ryanair conclude che il prezzo che paga nell'aeroporto di Marsiglia Provenza per i servizi aeroportuali non è inferiore al prezzo di mercato per tali servizi e che il prezzo pagato non comporta pertanto elementi di aiuto di Stato.
- (180) In secondo luogo, la Commissione ha considerato nei suoi calcoli i costi irrecuperabili invece di fondare la propria valutazione sui soli costi incrementali. Ryanair ricorda a tale proposito che l'aeroporto di Marsiglia Provenza è stato costruito nel 1922 e che, prima della liberalizzazione del trasporto aereo, è stato prevalentemente utilizzato per il trasporto regionale finanziato dallo Stato sotto forma di servizio pubblico e come base per i velivoli utilizzati nella lotta agli incendi boschivi. Ryanair aggiunge che, per fronteggiare il calo di traffico registrato tra il 2001 e il 2003, l'aeroporto ha messo a punto una strategia di apertura alle compagnie *low cost* creando un terminal specifico per loro e ricorda che per diversi anni il suo traffico ha rappresentato oltre il 40 % del traffico dell'aerostazione mp2. La compagnia aerea ricorda che gli aeroporti regionali sono poco attrattivi per le compagnie aeree, che possono legittimamente aspettarsi dalle trattative con l'aeroporto tariffe tanto più basse quanto maggiore è il numero dei passeggeri che portano nella piattaforma. Ryanair ricorda che per stabilire se esiste un aiuto di Stato la Commissione è tenuta a tenere conto della situazione esistente nel momento in cui la misura è stata concessa al beneficiario. La compagnia aerea fa notare nella fattispecie che, nel momento in cui essa ha iniziato a operare voli sull'aeroporto di Marsiglia Provenza, considerati gli impegni contrattuali che aveva assunto in merito al volume di passeggeri trasportati, il gestore aeroportuale poteva legittimamente aspettarsi un forte incremento di traffico dovuto alla presenza di Ryanair nella piattaforma. Ryanair osserva che, dal momento

⁽³²⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione (Raccolta 2002, pag. I-4397).

⁽³³⁾ A sostegno di questa posizione, Ryanair cita il parere del Conseil d'État n. 351 654 del 16 giugno 1992.

⁽³⁴⁾ A tale proposito, Ryanair fa riferimento ai paragrafi della decisione di avvio relativi alla non riscossione da parte della CCIMP dei rimborsi derivanti dall'applicazione delle tariffe retroattive, alle ripetute richieste della Francia di porre fine ai diritti ridotti per i voli nazionali e all'introduzione, da parte della CCIMP, di un aiuto per il marketing senza la preventiva autorizzazione della Francia.

⁽³⁵⁾ Ryanair si riferisce alla sentenza del tribunale del 17 dicembre 2008, T-196/04, Ryanair/Commissione.

che la situazione economica dei piccoli aeroporti regionali in sovracapacità è diversa da quella analizzata dalla Corte nella sentenza Charleroi, nel senso che è opportuno procedere ad un'analisi dei costi, deve essere operato un adattamento. La valutazione dei soli costi e entrate incrementali legati ai contratti stipulati con Ryanair rifletterebbe il comportamento tipico di un investitore prudente in economia di mercato. Ryanair aggiunge che i costi associati agli investimenti realizzati prima del suo arrivo e i costi fissi operativi non devono essere presi in considerazione e il fatto che l'aeroporto si trovi in generale in attivo o in passivo non è rilevante dal punto di vista della determinazione dell'esistenza di un aiuto a favore della compagnia aerea.

- (181) Ryanair afferma che l'analisi dei costi condotta dalla Commissione per il test dell'investitore privato è sbagliata perché non tiene conto del livello di servizio offerto nell'aerostazione mp2, che è inferiore a quello dei servizi destinati alle compagnie tradizionali e corrisponde quindi all'importo dei diritti in vigore. La compagnia aerea fa notare che l'aerostazione mp2 presenta solo infrastrutture di base ⁽³⁶⁾ e ha una superficie per passeggero notevolmente inferiore a quella del terminal principale (1,66 m² contro 6,06 m²). Secondo Ryanair, le compagnie aeree a basso costo non dovrebbero versare diritti per servizi che non utilizzano o che utilizzano in minima parte rispetto alle compagnie tradizionali ⁽³⁷⁾. Ryanair ricorda, ad esempio, che le tariffe che essa applica sui bagagli mirano a incentivare i propri clienti a non procedere alla registrazione dei bagagli, tanto che solo un terzo dei passeggeri Ryanair lo fa. Tra l'altro, Ryanair sostiene che i suoi Ryanair trasportano personalmente i propri bagagli dall'area di registrazione alla zona dei controlli, rendendo di fatto inutile ogni infrastruttura nell'aeroporto. A titolo comparativo, Ryanair sottolinea che Air France utilizza maggiormente i servizi di assistenza a terra legati alla gestione dei bagagli all'interno dell'aeroporto.
- (182) Ryanair osserva che gli aerei che utilizza sono i più grandi presenti nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, il che evita all'aeroporto di sostenere i costi di opportunità legati all'uso di piccoli aerei rispetto al numero di passeggeri trasportati. La compagnia aerea aggiunge di operare in base a rotazioni di 25 minuti, mentre le compagnie tradizionali come Air France hanno tempi di rotazione compresi tra 45 e 60 minuti. Un tempo di rotazione ridotto consente di limitare la durata di utilizzo delle superfici a terra da parte di velivoli e passeggeri. Ryanair ricorda che i criteri di utilizzo dell'aerostazione mp2 si basano peraltro sull'esigenza di impiegare aeromobili di tipo C fino a 200 posti e di operare con tempi di rotazione ridotti.
- (183) Ryanair contesta infine il fatto che la Commissione non tenga conto, nella sua decisione, delle esternalità positive legate alla presenza di Ryanair nella piattaforma aeroportuale, ovvero del fatto che il valore dell'infrastruttura aumenta con l'utilizzo da parte di questa compagnia, tenuto conto dei rischi connessi all'attivazione dei primi collegamenti operati sulla piattaforma. Inoltre, secondo Ryanair, la presenza di una compagnia aerea in un aeroporto crea un effetto virtuoso che conduce a un aumento del numero di passeggeri e quindi a un miglioramento delle infrastrutture commerciali e di trasporto dell'aeroporto, rafforzando ulteriormente la capacità di attrazione della piattaforma. Ryanair ricorda di essersi impegnata contrattualmente a trasportare un certo numero di passeggeri nell'aeroporto di Marsiglia, contribuendo in tal modo a generare tali esternalità. Lo dimostrerebbero, da un lato, l'incremento del traffico sulla piattaforma, soprattutto nell'aerostazione mp2, e, dall'altro, l'aumento del numero di compagnie aeree che operano dall'aeroporto. Ryanair sottolinea inoltre che questo tipo di impegno fa ricadere interamente sulla compagnia aerea il rischio legato all'operazione della tratta e giustifica l'accettazione da parte dell'aeroporto di un rendimento dell'investimento inferiore a quello considerato accettabile in assenza di tali impegni.
- (184) Ryanair invita la Commissione ad adottare nella sua analisi il metodo «single till», che induce a considerare complessivamente le entrate aeronautiche e le entrate commerciali generate dalla presenza di una compagnia aerea in una piattaforma aeroportuale. A tale proposito, la compagnia afferma di trasportare più passeggeri per volo di Air France e di operare voli «da punto o punto» i cui passeggeri sono più suscettibili, a suo avviso, di generare proventi commerciali rispetto ai passeggeri in transito. Ryanair sottolinea che, dall'inizio delle sue attività nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, diverse società di autonoleggio e numerosi esercizi commerciali si sono insediati nell'aerostazione mp2 e che le entrate extra-aeronautiche generate da queste attività contribuiscono alla redditività del terminal in questione.
- (185) Ryanair afferma infine che il fatto che i diritti applicati nell'aerostazione mp2 rispettano il principio dell'investitore privato operante in economia di mercato dimostra che non c'è redistribuzione a favore di Ryanair di risorse pubbliche concesse al gestore dell'aeroporto. Qualora dovesse essere dimostrata l'esistenza di un aiuto a favore dell'aeroporto, la compagnia aerea contesta che ne sarebbe considerata il beneficiario finale.

⁽³⁶⁾ Ryanair ricorda che l'aerostazione mp2 è priva di rivestimenti costosi tipo marmo, che non ha il controsoffitto e nemmeno i monitor nelle zone di imbarco, non dispone di un sistema di trasporto bagagli fino alla hall principale, non ha carrelli portabagagli, sale d'attesa, banchi informazioni, scale mobili, tappeti mobili e nemmeno passerelle telescopiche.

⁽³⁷⁾ A sostegno di tale affermazione, Ryanair cita la decisione della CAA UK del 27 maggio 2011 relativa alla denuncia presentata da Ryanair contro un diritto applicato in modo discriminatorio nell'aeroporto di Gatwick.

- (186) Ryanair afferma poi che i diritti applicati nell'aerostazione mp2 non sono affatto selettivi, non avendo la Commissione stabilito che Ryanair ha beneficiato di condizioni più favorevoli rispetto alle altre compagnie aeree presenti nell'aeroporto di Marsiglia Provenza. Ryanair sottolinea che non basta constatare che a compagnie diverse si applicano diversi livelli di diritti per giungere a questa conclusione. La Commissione dovrebbe prendere in considerazione il costo dei servizi offerti dall'aeroporto a ciascuna di esse, oltre alle esternalità positive e alle entrate extra-aeronautiche generate da ogni compagnia. Ryanair ricorda che il suo modello economico le ha permesso di trasportare per ogni volo un numero di passeggeri maggiore di quello di altre compagnie e che il risparmio così ottenuto dall'aeroporto grazie ai costi di opportunità evitati deve tradursi nell'aliquota dei diritti applicata a Ryanair.
- (187) Ryanair afferma infine che la differenziazione delle tariffe tra voli nazionali e internazionali costituisce una discriminazione abusiva ai sensi dell'articolo 102 del TFUE, perché scaturisce da una decisione dell'aeroporto che occupa una posizione dominante per quanto riguarda l'utilizzo dell'infrastruttura. La compagnia fa notare che i servizi forniti ai passeggeri non cambiano in modo sostanziale a seconda della destinazione (volo interno, nazionale, internazionale) e che il controllo dei documenti di viaggio dei passeggeri internazionali rientra tra le prerogative dello Stato e non dovrebbe pertanto essere finanziato con i diritti aeroportuali. Ryanair lamenta il fatto che la Francia non abbia esteso la constatazione sulla differenziazione tra voli nazionali e voli Schengen ai voli operati fuori dallo spazio Schengen, che danno luogo all'applicazione di un diritto più elevato del 56 % nel terminal principale, e afferma che questa differenziazione costituisce un aiuto di Stato. Ryanair sottolinea che Air France e le compagnie a essa collegate operano la maggior parte dei voli interni e beneficiano pertanto del sistema di differenziazione delle tariffe. Ryanair chiede pertanto alla Commissione di includere nelle misure oggetto della presente indagine il vantaggio concesso ad Air France derivante dalla differenziazione dei diritti tra voli Schengen e voli extra-Schengen, per consentirle di ottenere il risarcimento dei danni dinanzi ai giudici francesi.
- (188) Ryanair ha trasmesso informazioni aggiuntive in merito ad AMS e all'analisi che la Commissione dovrà condurre. Ryanair afferma che l'esistenza dell'aiuto nel contratto AMS dovrebbe essere valutata separatamente dalle altre misure. Tuttavia, se la Commissione decidesse di valutarla insieme alle condizioni di cui Ryanair gode nell'aeroporto, quest'ultima propone un'analisi economica e conclude che utilizzando tale analisi il contratto AMS sarebbe risultato redditizio per l'aeroporto a breve termine.

4.3. CCIMP

4.3.1. SOVVENZIONI ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (189) La CCIMP condivide la posizione della Francia, secondo cui le sovvenzioni prescritte e quelle destinate al finanziamento di attività non economiche non possono essere considerate aiuti di Stato. In ogni caso, i finanziamenti pubblici concessi prima dell'entrata in vigore degli orientamenti del 2005 non costituiscono aiuti di Stato secondo la comunicazione del 1994. In subordine, le sovvenzioni che costituiscono aiuti di Stato sono compatibili con le disposizioni del TFUE, in particolare a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. La CCIMP condivide il parere della Francia sulla compatibilità degli aiuti esaminati rispetto alle condizioni previste dagli orientamenti, in particolare le condizioni di proporzionalità e di necessità.
- (190) La CCIMP sottolinea l'impatto economico diretto e indiretto della nuova aerostazione nell'area marsigliese e il suo ruolo nel decongestionamento degli aeroporti centrali, per la coesione territoriale europea e il rafforzamento delle capacità aeroportuali di fronte al rischio di saturazione ⁽³⁸⁾.
- (191) La CCIMP ritiene che la realizzazione di un nuovo terminal fosse indispensabile per consentire l'insediamento di compagnie *low cost*, che raramente operano su infrastrutture tradizionali che non presentano caratteristiche rispondenti al loro modello economico. La CCIMP ricorda che solo la creazione di un terminal *low cost* poteva permettere di avvicinarsi alle esigenze delle compagnie a basso costo in materia di diritti aeroportuali, in condizioni di trasparenza e di non discriminazione.

4.3.2. SOVVENZIONI AL FUNZIONAMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (192) La CCIMP precisa, alla stregua delle osservazioni presentate dalla Francia, che i flussi finanziari per complessivi [...] milioni di EUR riguardano contributi versati al servizio generale dell'aeroporto a fronte di servizi resi e sottolinea che la CCI non ha effettuato nessun trasferimento di risorse finanziarie a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza. La CCIMP ricorda che l'aeroporto di Marsiglia Provenza, come qualsiasi impresa presente nella regione, è tenuto a pagare la tassa per le spese delle camere di commercio e industria e che nel 2010 ha versato per 213 553 EUR.

⁽³⁸⁾ Cfr. nota 18.

4.3.3. DETERMINAZIONE DEI DIRITTI PER PASSEGGERO NELL'AEROSTAZIONE MP2

- (193) La CCIMP ricorda che il terminal *low cost* mp2 non solo offre servizi semplificati, ma permette anche di proporre un'offerta tariffaria differenziata e conferma che tutti i costi sono stati presi in considerazione nella determinazione di queste tariffe. La CCIMP ne deduce che l'aeroporto di Marsiglia Provenza può invocare il principio dell'operatore privato per giustificare l'esistenza di diritti differenziati in ciascun terminal.
- (194) La CCIMP ritiene che il metodo cosiddetto «contributivo», utilizzato per calcolare il tasso di rendimento dell'aerostazione mp2, sia l'unico capace di tenere conto del trasferimento di una compagnia da un terminal all'altro e delle economie di scala che implicano la stabilità dei costi interessati, mentre la loro suddivisione per terminal ne determinerebbe una diminuzione nel terminal principale. La CCIMP ricorda che la costruzione dell'aerostazione mp2 ha comportato la condivisione di alcuni costi tra le due aerostazioni, con la conseguente diminuzione dei costi dei terminal principali e il rinvio della realizzazione di alcuni investimenti (rinvio della costruzione della zona di registrazione per i voli europei e dell'area imbarchi dei voli europei/internazionali).

4.3.4. INCENTIVI PER L'ATTIVAZIONE DI NUOVI COLLEGAMENTI

- (195) La CCIMP dichiara di aver intrapreso un piano di sviluppo destinato a incrementare la frequentazione dell'aeroporto, in particolare attraverso l'attivazione di nuovi collegamenti. Gli incentivi sono destinati, secondo la CCIMP, a soddisfare questo obiettivo, conformemente a una prassi comune tra i gestori aeroportuali, come avrebbe osservato la stessa Commissione nella decisione relativa all'aeroporto di Manchester ⁽³⁹⁾. Il sistema istituito deve essere considerato, secondo la CCIMP, una pratica commerciale che non implica alcun aiuto a norma dell'articolo 107 del TFUE, nella misura in cui il regime è aperto, non discriminatorio e in vigore per un tempo limitato in base a criteri obiettivi.
- (196) La CCIMP ritiene che anche la qualifica di aiuto debba essere esclusa, perché un investitore prudente operante in un'economia di mercato avrebbe potuto trovarsi a intervenire nelle medesime condizioni. La CCIMP sottolinea che le modulazioni adottate rientrano in un'ottica di massimizzazione della redditività dell'aeroporto e che si basano su un piano economico-finanziario contenuto nella documentazione preparatoria alla Cocoéco del 14 settembre 2009. L'attualizzazione di questo studio, come illustrato nella risposta delle autorità francesi, confermerebbe la redditività delle misure.
- (197) La CCIMP aggiunge che, alla luce delle normali condizioni di mercato, in virtù delle quali il suo comportamento deve essere valutato, il regime istituito resta ragionevole.

4.3.5. AIUTI AL MARKETING — CONTRATTO STIPULATO CON AMS

- (198) Nello stipulare il contratto con AMS, la CCIMP sostiene di aver agito da investitore privato operante in un'economia di mercato. Essa precisa inoltre di aver pagato un prezzo palesemente proporzionato e ragionevole per i servizi forniti, considerate le prassi del settore, e contesta la rilevanza dello studio presentato da Air France, che prende in considerazione esclusivamente siti generalisti. La CCIMP ricorda che i prodotti promossi da Ryanair si rivolgono al contrario a un ampio pubblico di internauti alla ricerca di biglietti aerei.
- (199) La CCIMP sottolinea che solo un'azione pubblicitaria mirata poteva essere efficace, visto che l'obiettivo era di incrementare il traffico dell'aerostazione mp2 e soprattutto il traffico di passeggeri internazionali con un forte potere d'acquisto. Secondo la CCIMP, la pubblicità attraverso il sito Ryanair offriva il massimo della visibilità e dell'efficacia.
- (200) La CCIMP rammenta che nel 2010 il costo annuale del contratto AMS rapportato al numero di passeggeri trasportati era dell'ordine di [...] * EUR.

⁽³⁹⁾ Decisione del 14 giugno 1999, aeroporto di Manchester, NN 109/98.

4.4. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES

4.4.1. SOVVENZIONI CONCESSE ALLA CCIMP

- (201) L'Association of European Airlines (AEA) ribadisce di appoggiare tutte le misure suscettibili di favorire lo sviluppo regionale, ma che le sovvenzioni concesse ai piccoli aeroporti regionali non devono determinare una distorsione della concorrenza. Secondo l'AEA, il settore aereo dovrebbe essere considerato un settore nel quale qualsiasi tipo di intervento, finanziario o normativo, è tale da provocare distorsioni della concorrenza. Le sovvenzioni concesse ai piccoli aeroporti regionali sono pertanto accettabili solo se destinate a tutti gli utenti senza discriminazioni e se non creano distorsioni tra gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza.
- (202) L'AEA fa notare la necessità di adottare un quadro vincolante a livello europeo per il settore aereo nel suo complesso, al fine di prevenire le sovvenzioni incontrollate e garantire la concorrenza tra gli operatori economici. Tale sistema dovrebbe basarsi sul principio della valutazione degli aiuti all'infrastruttura in base alla richiesta di utilizzo e non incentivare lo spostamento del traffico verso regioni caratterizzate da una scarsa domanda.

4.4.2. DIFFERENZIAZIONE DELLE TARIFFE NELL'AEROSTAZIONE MP2

- (203) L'AEA appoggia l'idea che un aeroporto possa differenziare le sue infrastrutture in base ai servizi offerti agli utenti, ma precisa che in tal caso l'aeroporto deve rispettare i principi di trasparenza e di correlazione ai costi nel calcolo dei diritti. In pratica, secondo l'AEA, si tratterebbe di distinguere i costi legati all'utilizzo delle infrastrutture comuni da quelli connessi all'utilizzo delle infrastrutture specifiche. L'AEA ritiene che le compagnie aeree debbano pagare tutte le stesse tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture centrali (piste, parcheggio, sistema di sicurezza aerea, controlli di sicurezza, movimentazione dei bagagli, tasse ambientali ed eventuali tasse sull'inquinamento acustico). Le tasse sul terminal e per i servizi di movimentazione possono variare da un'aerostazione all'altra in funzione della qualità dei servizi offerti alle compagnie aeree e devono essere stabiliti in base ai costi indicati.
- (204) L'AEA fa inoltre notare che l'accesso ai terminal a servizi ridotti non dovrebbe essere limitato alle compagnie a basso costo, ma dovrebbe essere consentito a tutte le compagnie aeree in base al principio di non discriminazione.
- (205) Per evitare distorsioni di concorrenza tra le compagnie aeree presenti in una stessa piattaforma aeroportuale, l'AEA sottolinea che i gestori aeroportuali non devono incrementare i costi del terminal principale per compensare quelli legati al terminal a servizi ridotti.

4.4.3. AIUTI ALL'AVVIAMENTO

- (206) L'AEA afferma che le compagnie aeree sono i veri beneficiari di questi regimi, visto che gli aeroporti regionali ne beneficiano solo indirettamente, e aggiunge che questi aiuti non dovrebbero essere concessi per collegamenti già effettuati da un'altra compagnia aerea. Secondo l'AEA, un collegamento non dovrebbe essere considerato «nuovo» se la stessa linea è già operata in un aeroporto situato nello stesso bacino di utenza. In tal senso, l'AEA precisa che aeroporti situati a meno di 100 km o 120 minuti di viaggio in treno ad alta velocità dovrebbero preferibilmente essere considerati appartenenti allo stesso bacino di utenza.
- (207) L'Association of European Airlines ritiene inoltre che tre anni costituiscano un periodo eccezionalmente lungo per un aiuto all'avviamento. L'AEA fa notare che la redditività di una linea è chiara già dopo alcuni mesi o al massimo un anno. L'associazione sottolinea che l'aiuto non dovrebbe coprire i costi operativi ricorrenti come l'ammortamento degli apparecchi, i costi di noleggio degli apparecchi o l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali.
- (208) L'AEA ritiene altresì che gli aiuti all'avviamento non debbano essere cumulati con altri aiuti per l'utilizzo della stessa linea. Inoltre, secondo l'AEA, il vettore che non rispetta gli impegni contrattuali dovrebbe essere sottoposto a meccanismi di sanzione. L'associazione sottolinea che gli aiuti concessi nel settore aereo devono essere sempre restrittivi e che possono essere autorizzati solo a fronte di una valutazione caso per caso.

- (209) L'AEA fa notare che gli aiuti possono essere concessi solo in base a una procedura trasparente e non discriminatoria. Le condizioni di concessione degli aiuti all'avviamento devono essere pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. L'AEA afferma inoltre che ogni contributo finanziario concesso da un ente territoriale o da un aeroporto regionale dovrebbe essere comunicato allo Stato membro interessato almeno tre mesi prima della sua entrata in vigore in modo da consentire a quest'ultimo, se lo ritiene necessario, di informare la Commissione europea. Nel caso di un aiuto notificato, l'AEA sottolinea la necessità di rammentare agli enti locali che qualsiasi versamento dell'aiuto prima dell'approvazione della Commissione europea sarebbe considerato aiuto illegale.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) AMS fa notare in un primo momento che la decisione di stipulare il contratto del 19 maggio 2006 non è imputabile allo Stato francese. AMS osserva che se la consultazione statale attraverso la Cocoéco, effettuata prima di qualsiasi decisione sui diritti aeroportuali, rappresenta un indizio rilevante per stabilire l'imputabilità di queste decisioni, lo stesso ragionamento non si applica alla decisione relativa all'acquisto di servizi di marketing. AMS sostiene che l'acquisto dei servizi di marketing non era affatto legato alle decisioni sui diritti aeroportuali applicabili e che tale acquisto non è dissimile da qualsiasi altro acquisto di spazio pubblicitario. AMS ricorda inoltre che il criterio organico sul quale si basa l'analisi della Commissione per stabilire l'imputabilità allo Stato delle decisioni della camera di commercio e industria è insufficiente in base ai criteri della sentenza *Stardust Marine* ⁽⁴⁰⁾.
- (211) AMS afferma successivamente che la sottoscrizione del contratto per l'acquisto di servizi di marketing è conforme al comportamento di un investitore privato operante in economia di mercato e sottolinea che questo contratto è simile a quelli stipulati con aeroporti privati come Liverpool o Oslo Rygge, che hanno indubbiamente agito da investitori privati operanti in un'economia di mercato. AMS precisa di non fare alcuna distinzione tra aeroporti pubblici e privati e che le tariffe praticate sono pubbliche e facilmente accessibili dal suo sito Internet.
- (212) In subordine, AMS afferma che le tariffe applicate sono conformi al prezzo di mercato e sottolinea che sono state determinate in base allo studio commissionato nel 2004 da Ryanair a Mindshare, controllata di WPP, società fornitrice di servizi di marketing. AMS aggiunge che alcuni partner come Hertz e NeedaHotel acquistano spazi disponibili sul sito Internet per promuovere i loro servizi e che i contratti stipulati con questi operatori permettono una migliore valutazione del prezzo di mercato. AMS dichiara infine di aver sviluppato un'offerta di tariffe basata su un metodo standard di calcolo della presenza pubblicitaria online, al fine di valutare l'esposizione offerta sul sito di Ryanair. Le tariffe sono determinate in base ai costi per migliaia di «page impression» e i volumi di frequentazione determinano una forbice di prezzo per la maggior parte dei servizi pubblicitari offerti.
- (213) AMS fa notare che Air France ha presentato un confronto tra l'offerta di AMS al momento della sottoscrizione del contratto, nel 2006, e l'offerta di Viamichelin per il 2011, mentre l'aeroporto di Marsiglia Provenza ha correttamente basato il suo confronto sull'offerta di Viamichelin per il 2006. Considerando che le offerte per i servizi di marketing cambiano mediamente ogni sei anni, AMS ritiene che i confronti stabiliti da Air France siano irrilevanti.
- (214) AMS afferma che l'aeroporto di Marsiglia Provenza ha beneficiato di condizioni commerciali particolarmente vantaggiose. In tal senso, AMS ricorda che le tariffe sono state bloccate tra il 2006 e il 2011 in base al numero di visitatori sul sito di Ryanair registrato nell'aprile 2005, ma che questo numero è in realtà aumentato passando da 0,65 milioni al giorno nel 2005 a 1,2 milioni al giorno nel 2011. Inoltre il numero di destinatari della *mailing list* è stato bloccato in base al numero registrato nell'aprile 2005, mentre in realtà è passato da 1,2 a 2,6 milioni. AMS sottolinea che Air France non ha tenuto conto, nella sua analisi comparativa, di questi elementi relativi ai volumi di frequentazione, il che porta a concludere che la sua analisi è falsata.
- (215) AMS ricorda che il sito Viamichelin presenta un numero di visitatori inferiore a quello di Ryanair e che questo sito è poco conosciuto al di fuori della Francia. AMS ritiene pertanto che questo sito Internet non sia adatto alla promozione di un aeroporto di livello europeo; lo dimostra il fatto che nessun aeroporto è ricorso ad oggi ai suoi servizi. AMS sottolinea che il sito australiano Lonely Planet è poco conosciuto in Europa e che quest'ultimo genera livelli di frequentazione di gran lunga inferiori a quelli del sito Ryanair. AMS precisa infine che i siti non collegati a compagnie aeree sono poco adatti, perché non permettono al visitatore di effettuare contestualmente

⁽⁴⁰⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99 (Raccolta pag. I-4397, punti 52 e 58).

la prenotazione del biglietto aereo. AMS ritiene che le tariffe dei servizi di marketing sui siti di Air France, British Airways ed Expedia siano più alte di quelle praticate sul sito di Ryanair, nonostante la loro minore frequentazione.

- (216) AMS contesta inoltre l'idea che Ryanair abbia costretto l'aeroporto di Marsiglia a stipulare il contratto relativo ai servizi di marketing. AMS fa notare che non è nel suo interesse vincolare la vendita di spazi sul sito Internet di Ryanair, trattandosi di una risorsa limitata su cui converge una forte domanda.
- (217) AMS sostiene che la presenza di link pubblicitari sul sito di Ryanair attiri l'attenzione dei gestori o dei proprietari di aeroporti e che la segnalazione della presenza di una compagnia di linea e di entrate extra-aeronautiche ad essa associate, aumenta il valore intrinseco degli aeroporti agli occhi di potenziali acquirenti.
- (218) AMS fa notare che nella decisione Bratislava la Commissione ha riconosciuto il valore della fornitura di servizi di marketing ⁽⁴¹⁾.
- (219) AMS fa infine notare che gli orientamenti del 2005 non sono applicabili ai rapporti tra un aeroporto e un fornitore di servizi di marketing.

5. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (220) Nei suoi commenti sulle osservazioni delle parti interessate, la Francia osserva che le considerazioni di Air France contengono diverse affermazioni infondate.
- (221) La Francia ricorda che, contrariamente alle asserzioni di Air France, l'accesso all'aerostazione mp2 è paritario e non discriminatorio.
- (222) La Francia precisa che non si può contestare all'aeroporto di Marsiglia Provenza di non aver anticipato l'apertura dell'aerostazione mp2 ai voli internazionali extra-Schengen; la sua introduzione è infatti stata prevista solo a seguito dell'accordo di cielo aperto sottoscritto tra il Marocco e l'Unione europea il 29 dicembre 2006. Le autorità francesi ricordano che gli studi relativi alle prospettive di sviluppo del traffico avevano fino ad allora condotto a prospettive di sviluppo essenzialmente interne allo spazio Schengen e che l'allestimento iniziale dell'aerostazione mp2 non prevedeva infrastrutture specifiche per i sistemi di controllo alle frontiere, che avrebbero rappresentato un inutile costo aggiuntivo. Le autorità francesi sottolineano inoltre che Air France, che sostiene che quest'impossibilità di operare voli internazionali dall'aerostazione mp2 fosse sostanzialmente mirata a impedirle di accedere a questo terminal, continua a non effettuare voli dall'aerostazione mp2, nonostante l'apertura al traffico internazionale.
- (223) La Francia ricorda che le disposizioni del regolamento di accesso all'aerostazione mp2 sono motivate da considerazioni di comfort e sicurezza definite dall'aeroporto, come nel caso della ridotta dimensione delle aree imbarchi. Le autorità francesi sottolineano che il ricorso presentato da Air Méditerranée dinanzi al tribunale amministrativo di Marsiglia in merito all'accesso all'aerostazione mp2 è stato ⁽⁴²⁾.
- (224) La Francia contesta l'asserzione di Air France, secondo cui l'equilibrio economico dell'aerostazione mp2 non sarebbe stato raggiunto se Air France avesse trasferito tutte le sue attività in un terminal con diritti significativamente inferiori a quelli in vigore nel terminal principale. Secondo la Francia, quest'affermazione è smentita dal fatto che l'aeroporto aveva contemplato nel suo piano economico-finanziario iniziale l'ipotesi del trasferimento di «La Navette» Air France nell'aerostazione mp2. Le autorità francesi ritengono che Air France contesti in realtà all'aerostazione mp2 il livello di servizio offerto, che non corrisponderebbe alle aspettative della sua clientela. Esse ricordano a tale proposito che la differenziazione dei servizi aeroportuali e dei diritti collegati a ciascuno di questi servizi è consentita da disposizioni europee e nazionali.
- (225) La Francia ricorda infine che nella decisione del 26 luglio 2011 il Conseil d'État non ha condannato il metodo di imputazione dei costi tra le aerostazioni mp1 e mp2, ma ha affermato che le tariffe dell'aerostazione mp1 erano

⁽⁴¹⁾ Decisione 2011/60/UE, considerando 114.

⁽⁴²⁾ TA di Marsiglia, ord. n. 1101332 del giudice del procedimento sommario del 17 marzo 2011, con cui il tribunale stabilisce che la situazione non costituisce una minaccia sufficientemente grave e immediata per l'interesse pubblico tale da caratterizzare una condizione di emergenza e respinge la richiesta di sospensione, mentre il ricorso resta pendente nel merito.

stabilite secondo una «modalità di calcolo giustificata da precise analisi contabili». La Francia contesta l'osservazione di Air France secondo cui la CCIMP avrebbe dovuto aumentare l'importo dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2 in seguito all'ordinanza su procedimento sommario del 28 luglio 2009, vista la mancata sentenza di merito, e ricorda che dopo la decisione del 26 luglio 2011 l'aeroporto ha rivisto profondamente la struttura dei suoi diritti.

6. VALUTAZIONE DELLE MISURE A FAVORE DELLA CCIMP — ESISTENZA DI UN AIUTO

6.1. ESISTENZA DI UN EVENTUALE AIUTO ALL'INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CCIMP

- (226) Sulla base dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, le norme in materia di aiuti di Stato si applicano solo se il beneficiario è «un'impresa». La Corte di giustizia dell'Unione europea ha costantemente definito «impresa» qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ⁽⁴³⁾. Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni e servizi in un mercato costituisce attività economica ⁽⁴⁴⁾. Il carattere economico di un'attività come tale non dipende dalla circostanza che essa generi profitti ⁽⁴⁵⁾.
- (227) L'attività delle compagnie aeree consistente nel fornire servizi di trasporto a passeggeri o imprese costituisce un'attività economica. Nella sentenza «Aéroports de Paris», la Corte di giustizia ha stabilito che anche la gestione di un aeroporto consistente nella fornitura di servizi aeroportuali a compagnie aeree e a diversi fornitori di servizi costituisce un'attività economica. Nella sua sentenza nella causa «Aeroporto di Lipsia-Halle», il Tribunale ha confermato che la gestione di un aeroporto costituisce un'attività economica, della quale la costruzione dell'infrastruttura aeroportuale è parte integrante.
- (228) Per quanto riguarda le misure di finanziamento concesse in passato, il graduale sviluppo delle forze di mercato nel settore aeroportuale non consente di stabilire una data precisa a partire dalla quale la gestione di un aeroporto debba essere considerata, senza alcun dubbio, un'attività economica. Tuttavia, il Tribunale ha riconosciuto gli sviluppi in atto nella natura delle attività aeroportuali. Nella sua sentenza «Aeroporto di Lipsia/Halle», il Tribunale ha sostenuto che, a partire dal 2000, non poteva più essere esclusa l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. Di conseguenza, dalla data della sentenza nella causa «Aéroports de Paris» (12 dicembre 2000), la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato.
- (229) Al contrario, prima della sentenza «Aéroports de Paris», le autorità pubbliche potevano ritenere legittimamente che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali non costituisse un aiuto di Stato e, di conseguenza, che tali misure non dovessero essere notificate alla Commissione. Ne consegue che la Commissione non può ora contestare, sulla base delle norme sugli aiuti di Stato, tali misure di finanziamento concesse prima della sentenza «Aéroports de Paris».
- (230) In ogni caso, le misure concesse prima che si sviluppasse una certa concorrenza nel settore aeroportuale non costituivano un aiuto di Stato al momento della loro adozione, ma potrebbero essere considerate un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1, lettera b), punto v), del regolamento (CE) n. 659/1999 se sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (231) La Commissione fa notare che le seguenti sovvenzioni sono state concesse prima della sentenza «Aéroports de Paris» (ovvero prima del 12 dicembre 2000) e conclude pertanto di non essere competente ad esaminarle ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato.

— sovvenzione del consiglio generale del 14 dicembre 1999 per 3 064 000 EUR;

— sovvenzione del consiglio regionale del 24 ottobre 1997 per 8 032 000 EUR;

— sovvenzione del consiglio regionale dell'8 luglio 1994 per 1 372 000 EUR;

⁽⁴³⁾ Cfr. la comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4, punto 2.1) e la relativa giurisprudenza, in particolare la sentenza della Corte del 12 settembre 2000 nelle cause riunite da C-180/98 a C-184/98 Pavlov e.a. (Raccolta 2000, pag. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Sentenza della Corte del 16 giugno 1987 nella causa 118/85, Commissione/Italia (Raccolta 1987, pag. 2 599, punto 7); causa C-35/96 Commissione/Italia (Raccolta 1998, pag. I-3851, punto 36); Pavlov e.a., punto 75.

⁽⁴⁵⁾ Sentenza della Corte del 29 ottobre 1980 nelle cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78, Van Landewyck (Raccolta 1980, pag. 3 125, punto 88); sentenza della Corte del 16 novembre 1995 nella causa C-244/94, FFSA e.a. (Raccolta 1995, pag. I-4013, punto 21) e sentenza della Corte del 1° luglio 2008 nella causa C-49/07, MOTOE (Raccolta 2008, pag. I-4863, punti 27-28).

- sovvenzione dello Stato del 26 aprile 2000 per 290 000 EUR;
- sovvenzione dello Stato del 23 giugno 1999 per 579 000 EUR.

(232) La Commissione circoscriverà pertanto il suo esame alle seguenti sovvenzioni:

Tabella 5

Sovvenzione	Ammontare totale dell'investimento (1 000 EUR)	Importo totale versato (1 000 EUR)
Consiglio generale 27.9.2002	2 098	209
Consiglio generale 26.6.2003	8 920	3 000
Consiglio generale 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Stato francese 19.12.2001	n.c.	5 032
FESR 22.8.2002	5 280	1 520
Totale	48 002	18 250

(233) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che sono incompatibili con il trattato «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».

6.1.1. ATTIVITÀ ECONOMICA E NOZIONE DI IMPRESA

(234) La Commissione fa notare che l'infrastruttura oggetto della presente decisione è gestita commercialmente dalla CCIMP, che è il gestore dell'aeroporto e che fattura spese agli utenti di quest'infrastruttura. Pertanto, almeno per quanto riguarda la gestione dell'aeroporto, la CCIMP è un'impresa ai sensi del diritto dell'Unione sulla concorrenza.

(235) Tuttavia, non tutte le attività poste in essere dal gestore aeroportuale sono necessariamente di tipo economico, indipendentemente dal suo status giuridico. È necessario operare una distinzione tra le attività che questi esercita e stabilire quali tra esse siano di natura economica ⁽⁴⁶⁾.

(236) Come osserva la Corte, le attività che di norma competono allo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non rientrano tra le attività economiche e non sono pertanto soggette alle norme in materia di aiuti di Stato. Tali attività comprendono la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane ecc. ⁽⁴⁷⁾

⁽⁴⁶⁾ Sentenza della Corte del 19 gennaio 1994 nella causa C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol (Raccolta 1994, pag. I-43).

⁽⁴⁷⁾ Sentenza della Corte del 18 marzo 1997 nella causa C-343/95, Diego Cali & Figli/Services Ecologiques Porto di Genova (Raccolta 1997, pag. I-1547). Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, N 309/2002. Decisione della Commissione del 16 ottobre 2002, N 438/02, Sovvenzioni alle amministrazioni portuali per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche.

- (237) La Commissione ritiene pertanto che, in assenza dell'obbligo legale per gli aeroporti di sostenere il costo di finanziamento di queste attività e delle relative infrastrutture, la copertura di quest'onere da parte dello Stato non costituisce in genere aiuto di Stato ⁽⁴⁸⁾.
- (238) Nella fattispecie, appare necessario distinguere in base alle attività interessate di seguito indicate.
- (239) Tra i costi che concorrono all'adempimento dei compiti di competenza dello Stato, è opportuno considerare i costi relativi alle attività di sicurezza e ordine pubblico come costi che permettono di realizzare attività non economiche.
- (240) Occorre innanzitutto riconoscere che appartengono a questa categoria le attività volte a garantire la sicurezza pubblica all'interno dell'aeroporto, in quanto mirano a prevenire atti illeciti, in particolare a lottare contro il terrorismo. Rientrano in quest'attività i costi legati ai compiti di polizia e alla presenza dei vigili del fuoco della marina della città di Marsiglia. Lo stesso vale per le attività doganali.
- (241) Per quanto riguarda le attività connesse all'ordine pubblico all'interno dell'aeroporto, tali attività mirano a garantire la protezione delle persone e degli oggetti. Un tale ragionamento si applica quando il patrimonio interessato è di dominio pubblico, come nel caso di specie. Nella fattispecie, rientrano in questo compito in particolare le attività di seguito elencate:
- controllo dei bagagli registrati;
 - controllo degli accessi comuni della zona riservata;
 - controllo dei passeggeri e dei bagagli a mano;
 - controllo di frontiera automatizzato mediante identificazione biometrica;
 - videosorveglianza.
- (242) Tuttavia il finanziamento pubblico delle attività non economiche, che sono necessariamente legate all'esercizio di un'attività economica, non deve comportare indebite discriminazioni tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. In realtà, se è normale che in un determinato ordinamento giuridico alcune compagnie aeree o gestori aeroportuali devono sostenere alcuni costi, contrariamente ad altre compagnie aeree o gestori aeroportuali, a questi ultimi è concesso un vantaggio, anche se questi costi sono legati ad attività che in quanto tali sono considerate non economiche. È pertanto opportuno procedere a un'analisi del quadro giuridico applicabile al gestore aeroportuale per stabilire se, alla luce di tale contesto, i gestori aeroportuali o le compagnie aeree devono sostenere i costi derivanti dall'esercizio di talune attività che potrebbero non essere redditizie in sé, ma che sono inerenti all'esecuzione di altre attività economiche.
- (243) Al riguardo, la Commissione fa notare che, in virtù del diritto francese ⁽⁴⁹⁾, i gestori aeroportuali non devono di norma finanziare con risorse proprie le infrastrutture e le attrezzature necessarie a queste attività.
- (244) Viceversa, la semplice obbligatorietà di un'attività sancita da una legislazione esistente non basta a considerare un compito attività non economica. In tal senso, i costi necessari a garantire la conformità delle infrastrutture rispetto a requisiti legislativi e normativi legati alla prevenzione degli incendi, in particolare quelli connessi alle apparecchiature e alle reti antincendio nei locali, non possono essere considerati inerenti a un compito di competenza dello Stato, in quanto comuni a tutte le imprese. Ogni impresa deve accertarsi del rispetto delle norme antincendio e sostenerne i costi. Lo stesso ragionamento si applica alla sicurezza del funzionamento, ove questa sia imposta dal capitolato d'oneri della concessione. Si tratta di costi che qualsiasi impresa deve normalmente sostenere nell'esercizio della propria attività.
- (245) Da quanto precede emerge pertanto che solo le attività non economiche di cui alla tabella 6 possono beneficiare di un finanziamento pubblico che esula dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

⁽⁴⁸⁾ Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, N 309/02, Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001. Cfr. la decisione della Commissione del 7 marzo 2007, N 620/06, Realizzazione dell'aeroporto regionale di Memmingen — Germania (GU C 133 del 15.6.2007, pag. 8).

⁽⁴⁹⁾ All'articolo L. 6332-2 del codice dei trasporti francese si legge: «I servizi di polizia degli aerodromi [...] sono garantiti [...] dal rappresentante dello Stato nel dipartimento». Secondo il parere n. 381.644 del 2 settembre 2008 del Conseil d'État sui compiti di interesse generale, i compiti di competenza dello Stato «restano esclusivamente a carico dello Stato che, per disporre di una parte delle risorse necessarie, può istituire delle tasse, come la cosiddetta «tassa aeroportuale». È escluso il doppio finanziamento attraverso un aiuto all'investimento e la «tassa aeroportuale».

Tabella 6

Sovvenzione	Data	Costi relativi ad attività non economiche (EUR)				Costi relativi ad attività economiche (EUR)
		Pubblica sicurezza		Ordine pubblico		Conformità alla legislazione e/o funzionamento in condizioni di sicurezza
		Polizia e dogana	Vigili del fuoco	Videosorveglianza e controlli	Accesso aree pubbliche	
Consiglio generale	27 settembre 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Consiglio generale	26 giugno 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Consiglio generale	19 maggio 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26 luglio 2004	0	0	0	0	72 095,00
FESR	22 agosto 2002	0	0	0	0	0
Stato francese	19 dicembre 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Le informazioni precedenti e la tabella 6 permettono di redigere una tabella riassuntiva (tabella 7) degli aiuti all'investimento ricevuti dall'aeroporto di Marsiglia Provenza oggetto della presente procedura:

Tabella 7

Sovvenzione	Ammontare totale dell'investimento (1 000 EUR)	Importo totale versato (1 000 EUR)	Importo attività non economiche (1 000 EUR)	Saldo importo previa deduzione attività non economiche (1 000 EUR)	Tasso della sovvenzione ridotta delle attività non economiche (%)
Consiglio generale 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Consiglio generale 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Consiglio generale 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Stato francese 19.12.2001	n.c.	5 032	n.c.	0	n.c.
FESR 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Totale	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. RISORSE STATALI E IMPUTABILITÀ

- (247) Il consiglio generale ha concesso alla CCIMP sovvenzioni finanziate con risorse del dipartimento Bouches-du-Rhône, che è un ente territoriale decentrato. Le risorse degli enti territoriali sono considerate risorse statali a norma dell'articolo 107 del TFUE ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Lo stesso ragionamento si applica alle sovvenzioni ricevute dalla comunità urbana Marseille Provence Métropole.
- (249) Le sovvenzioni della DGAC provengono direttamente dallo Stato centrale.
- (250) Lo sviluppo del trasporto aereo delle merci è in parte finanziato con le risorse del FESR, che costituiscono risorse statali quando sono concesse sotto il controllo dello Stato membro interessato ⁽⁵¹⁾.
- (251) Dal momento che le autorità che hanno concesso le sovvenzioni fanno parte della pubblica amministrazione e che le decisioni finali sull'utilizzo di fondi del FESR sono adottate dalla Francia, queste sovvenzioni sono imputabili allo Stato francese.
- (252) In conclusione, le misure oggetto della presente decisione sono state adottate mediante risorse statali e sono imputabili allo Stato.

6.1.3. VANTAGGIO SELETTIVO PER LA CCIMP

- (253) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che le consenta di sottrarsi dai costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle proprie risorse finanziarie o se beneficia di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ⁽⁵²⁾.
- (254) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, un gestore aeroportuale deve sostenere i costi di gestione di quest'ultimo, compresi quelli per le infrastrutture ⁽⁵³⁾.
- (255) A tale proposito, occorre tuttavia sottolineare che i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato ⁽⁵⁴⁾.
- (256) È pertanto opportuno valutare se con la sua decisione di partecipare al finanziamento della costruzione dell'aerostazione mp2 il consiglio generale si sia comportato da investitore prudente in un'economia di mercato.
- (257) La Francia sostiene che la CCIMP abbia agito da investitore prudente in economia di mercato contabilizzando nel piano economico-finanziario relativo alla realizzazione dell'aerostazione mp2 i flussi d'investimento al netto della sovvenzione ricevuta dal consiglio generale. Agendo in tal modo la Francia valuta la redditività dell'aerostazione mp2 per il gestore dell'aeroporto, che non ne sostiene tutti i costi di realizzazione. Tuttavia essa non stabilisce la redditività dell'investimento dal punto di vista dell'aggiudicatario dell'aiuto: il consiglio generale.
- (258) Pertanto, secondo la Francia, nessun elemento dimostra che il consiglio generale, aggiudicatario della sovvenzione, si aspettasse un qualche rendimento dagli investimenti intrapresi nella piattaforma aeroportuale di Marsiglia Provenza.

⁽⁵⁰⁾ Sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011 nelle cause riunite T-267/08 e T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais/Commissione, non ancora pubblicata, punto 108.

⁽⁵¹⁾ Per quanto riguarda la qualifica delle risorse del FESR come aiuto di Stato, cfr. la decisione della Commissione nella causa N 514/2006 *South Yorkshire digital region broadband project* (punto 29) e la decisione della Commissione nella causa N 44/2010, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center* (punti 69 e 70).

⁽⁵²⁾ Sentenza della Corte del 14 febbraio 1990 nella causa C-301/87, Francia/Commissione (Raccolta 1990, pag. I-307, punto 41).

⁽⁵³⁾ Sentenza del Tribunale del 24 marzo 2011 nelle cause riunite T-443/08 e T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commissione (Raccolta 2011, pag. II-1311, punto 107).

⁽⁵⁴⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione «*Stardust Marine*», punto 69.

- (259) La Francia fa inoltre notare ⁽⁵⁵⁾ che, concedendo una sovvenzione per il finanziamento dell'aerostazione mp2, il consiglio generale ha perseguito un obiettivo di interesse generale volto a sostenere l'occupazione locale, lo sviluppo regionale e il miglioramento della connettività del territorio.
- (260) Orbene, l'investitore privato operante in economia di mercato è guidato dalle prospettive di redditività ⁽⁵⁶⁾. Il principio dell'investitore operante in economia di mercato si ritiene in genere soddisfatto laddove la struttura e le prospettive future dell'impresa possono lasciare prevedere, entro un arco di tempo ragionevole, un rendimento normale sotto forma di dividendi distribuiti o di incrementi del capitale che sia pari a quello conseguibile presso un'azienda privata analoga. In tale circostanza, è opportuno fare astrazione da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale ⁽⁵⁷⁾.
- (261) In tale contesto, le eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione nella quale è situato l'aeroporto non possono in alcun caso entrare nella valutazione intesa a stabilire se l'intervento contenga elementi di aiuto ⁽⁵⁸⁾.
- (262) La Francia non ha invocato altri elementi che dimostrerebbero che, nel concedere le sovvenzioni in questione, il consiglio generale intendeva agire da investitore prudente. Ne consegue che il consiglio generale, non avendo aspettative fondate sul fronte della redditività degli investimenti previsti, non ha agito da investitore prudente in un'economia di mercato quando ha deciso di concedere all'aeroporto di Marsiglia Provenza una sovvenzione per il finanziamento del secondo terminal.
- (263) Del resto la Francia non afferma che gli altri enti pubblici, che con le loro sovvenzioni hanno partecipato al finanziamento dell'infrastruttura nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, hanno agito, nella loro decisione, da investitori prudenti in economia di mercato. D'altronde, nessun elemento agli atti tenderebbe a dimostrarlo.
- (264) Ne consegue che le sovvenzioni concesse dal consiglio generale, dalla comunità urbana Marseille Provence Métropole, dallo Stato francese e le sovvenzioni finanziate dal FESR conferiscono alla CCIMP un vantaggio che quest'ultima non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.
- (265) Nella fattispecie, la Commissione osserva che, facendo un confronto con altri gestori aeroportuali e altre imprese di altri settori, le sovvenzioni all'investimento procurano un vantaggio esclusivamente alla CCIMP. La misura è pertanto selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

6.1.4. EFFETTI SULLA CONCORRENZA E SUGLI SCAMBI INTRA-UE

- (266) In quanto gestore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza, la CCIMP è in concorrenza con le altre piattaforme aeroportuali che servono lo stesso bacino di utenza, corrispondente a meno di 100 km di distanza o 60 minuti di trasferimento. In tal senso, la Commissione osserva in particolare che gli aeroporti di Avignone e di Nîmes sono situati nello stesso bacino di utenza. In particolare, la Commissione considera che l'aeroporto di Nîmes si trova a 98 km e quello di Tolone-Hyères a 113 km dall'aeroporto di Marsiglia Provenza e che anche questi ultimi offrono voli per Bruxelles-Charleroi, Fez e Londra. Inoltre, l'aeroporto di Nîmes è servito da Ryanair, proprio come l'aeroporto di Marsiglia Provenza. Un aiuto concesso alla CCIMP rischia pertanto di falsare la concorrenza. Dato che il mercato dei servizi aeroportuali e quello del trasporto aereo sono mercati aperti alla concorrenza all'interno dell'Unione, l'aiuto rischia altresì di incidere sugli scambi tra Stati membri. Tra l'altro i gestori aeroportuali sono in concorrenza tra loro e la concessione di un aiuto alla CCIMP può pertanto avere l'effetto di rafforzare la posizione di quest'ultima sul mercato. Anche gli aeroporti che non sono situati nello stesso bacino di utenza sono in concorrenza tra loro dal momento che le compagnie aeree, in particolare quelle a basso costo, scelgono le loro destinazioni tra vari aeroporti europei ed extra-europei.

6.1.5. CONCLUSIONI SULL'ESISTENZA DI UN AIUTO

- (267) In virtù di quanto precede, le sovvenzioni all'investimento per complessivi 12,337 milioni di EUR, concesse da vari enti pubblici per il finanziamento dell'investimento nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, tra cui la sovvenzione di 7,197 milioni di EUR concessa dal consiglio generale per la costruzione dell'aerostazione mp2, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

⁽⁵⁵⁾ Le autorità francesi sostengono in subordine che la sovvenzione concessa dal consiglio generale per il finanziamento dell'aerostazione mp2 costituisce un aiuto compatibile a norma delle disposizioni del trattato.

⁽⁵⁶⁾ Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000 nella causa T-296/97, Alitalia/Commissione (Raccolta 2000, pag. II-3 871, punto 84); sentenza C-305/89, cit. punto 20.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. a tale proposito gli orientamenti del 2005, punto 46.

⁽⁵⁸⁾ Cfr. la sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999 nelle cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech Stahlwerke/Commissione (Raccolta 1999, pag. II-17, punto 120). Cfr. anche la sentenza della Corte del 10 luglio 1986 nella causa C-40/85, Belgio/Commissione (Raccolta 1986, pag. 2 321, punto 13).

6.2. ESISTENZA DI UN EVENTUALE AIUTO AL FUNZIONAMENTO DELLA CCIMP

6.2.1. FLUSSI FINANZIARI TRA L'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA E LA CCI

- (268) La Francia precisa che i flussi finanziari per complessivi [...] milioni di EUR tra il 2001 e il 2010 non costituiscono una sovvenzione a favore della CCIMP, bensì un contributo versato dall'aeroporto al servizio generale della CCI per i servizi fatturati in base ai costi sostenuti dal servizio generale ⁽⁵⁹⁾. La Francia fa sapere che l'aeroporto di Marsiglia Provenza non ha mai beneficiato di un aiuto finanziario del servizio generale della CCI. Le autorità francesi presentano un attestato del revisore della CCIMP che conferma la veridicità degli elementi contabili evocati. Nessun elemento agli atti dimostra il contrario. Sulla base di quanto precede risulta che i servizi sono stati fatturati considerando i costi reali.

6.2.2. EVENTUALE AIUTO DERIVANTE DALLA MISURA DELLA TASSA AEROPORTUALE

- (269) Il sistema della tassa aeroportuale mira, secondo la legislazione francese, a finanziare i compiti di competenza dello Stato come i servizi di sicurezza, antincendio (vigili del fuoco), salvataggio e protezione (controllo dei bagagli registrati, controllo degli accessi comuni, controllo dei passeggeri e dei bagagli a mano) e i controlli di frontiera automatizzati.
- (270) La Commissione deve verificare che questo meccanismo di redistribuzione non determini sovracompensazioni assimilabili ad aiuti, soprattutto perché questo meccanismo dipende dal numero di passeggeri.
- (271) Tuttavia il sistema introdotto dall'articolo 1609 *quater* del codice generale delle imposte francese e dal decreto interministeriale del 30 dicembre 2009 relativo alle modalità di dichiarazione dei gestori aeroportuali per la determinazione della tariffa passeggero della tassa aeroportuale, modificato nel 2012, mira a prevenire ogni forma di sovracompensazione combinando un sistema di calcolo basato sui costi generati con possibili rettifiche a posteriori.
- (272) Il calcolo della tassa aeroportuale viene effettuato nel seguente modo: l'aeroporto versa l'anticipo dei costi relativi ai compiti definiti dai testi pertinenti, quindi trasmette alla direzione locale della DGAC una dichiarazione di questi costi e i dati sul traffico generato, affinché possa controllarli e certificarli ai sensi della legislazione vigente. L'amministrazione centrale della DGAC effettua quindi un secondo controllo, prendendo in considerazione gli anni precedenti. Gli oneri vengono allora stabiliti per decreto interministeriale, aeroporto per aeroporto, in base ai costi sostenuti da ognuno di essi nell'esercizio dei compiti di competenza dello Stato che gli sono stati assegnati.
- (273) Il calcolo della tassa si basa altresì su una previsione pluriennale di costi e di traffico e dei meccanismi di adeguamento da un anno all'altro. Un'eventuale sovracompensazione può essere corretta con controlli effettuati a posteriori.
- (274) Ne consegue che, se i proventi della tassa sono effettivamente utilizzati per finanziare compiti di competenza dello Stato e se l'aeroporto di Marsiglia Provenza riceve una somma non superiore ai costi che esso sostiene per questi compiti, non può esserci un vantaggio selettivo a favore dell'aeroporto. La tassa aeroportuale versata alla CCIMP non può pertanto costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

6.3. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO ALL'INVESTIMENTO CON IL MERCATO INTERNO

- (275) La Commissione ha valutato se l'aiuto può essere ritenuto compatibile con il mercato interno. L'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE prevede deroghe all'incompatibilità generale degli aiuti enunciata al paragrafo 1 dello stesso articolo. In tal senso, gli orientamenti del 2005 costituiscono un fondamento in base al quale gli aiuti a favore degli aeroporti possono essere ritenuti compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE.
- (276) Secondo il punto 61 degli orientamenti del 2005 ⁽⁶⁰⁾, gli aiuti al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali possono essere dichiarati compatibili, in particolare in virtù dell'articolo 107, paragrafo 3, lettere a), b) o c) e dell'articolo 93, paragrafo 2, se:
- i) la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura rispondono ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);

⁽⁵⁹⁾ Le prestazioni erogate dal servizio generale al servizio aeroportuale sono consistite, secondo la Francia, in compiti amministrativi e organizzativi, in perizie giuridiche e nella gestione delle risorse umane.

⁽⁶⁰⁾ Per il dettaglio della valutazione *ratione temporis* degli orientamenti del 2005, la Commissione rimanda ai punti da 218 a 222 della decisione di avvio.

- ii) l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
- iii) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
- iv) l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;
- v) lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria al comune interesse.

Oltre al rispetto di questi criteri, occorre stabilire la necessità dell'aiuto ⁽⁶¹⁾. L'importo dell'aiuto deve essere limitato a quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo perseguito.

6.3.1. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO ALL'INVESTIMENTO PER IL FINANZIAMENTO DELL'AEROSTAZIONE MP2

- i) La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura rispondono ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.)
- (277) Secondo il capitolato d'onere applicabile alla concessione dell'aerodromo di Marsiglia Provenza, la costruzione dell'infrastruttura è a carico del concessionario, che ne ha la responsabilità. Dal momento che l'operatore dell'aeroporto ha deciso e sostenuto i costi dell'investimento, si tratta di un aiuto all'investimento a favore di questo aeroporto.
- (278) Secondo la Francia, l'aeroporto di Marsiglia Provenza si sarebbe trovato, a più o meno breve termine, ad affrontare problemi di congestionamento. Il piano economico-finanziario realizzato nel novembre 2004 evidenzia che, senza nuovi adeguamenti, il livello di saturazione dell'aeroporto di Marsiglia Provenza sarebbe stato raggiunto nel 2007 per l'area registrazione e nel 2016 per le aree imbarchi. Il primo obiettivo consisteva pertanto nell'affrontare la saturazione del terminal a breve termine, in vista dell'incremento previsto del traffico aereo.
- (279) Il secondo obiettivo consisteva nella promozione e nello sviluppo economico della regione attraverso una migliore gestione dell'aeroporto e un incremento del traffico aereo. In tal senso, la messa a punto di un servizio complementare a quello già offerto nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, secondo la strategia dell'aeroporto che aveva portato all'insediamento di compagnie *low cost*, era considerata un elemento strategico per lo sviluppo dell'attività aeroportuale. Da un lato, la costruzione dell'aerostazione mp2 era indispensabile per offrire servizi differenziati alle compagnie a basso costo, che non erano ancora forniti in questa regione. Il terminal in questione era appositamente studiato per soddisfare il più possibile questa nuova funzione dell'aeroporto. L'aerostazione mp2 risponde infatti alle diverse necessità di quei clienti che sono disposti ad accettare un livello di servizio semplificato per beneficiare di costi inferiori. Le compagnie che intendono offrire tali servizi semplificati non avrebbero potuto insediarsi nell'aerostazione mp1. Infatti, per utilizzare questo terminal, le tariffe dei diritti aeroportuali sono notevolmente più elevate, in linea con la migliore qualità di queste infrastrutture e i loro maggiori costi. Queste tariffe si sarebbero necessariamente dovute ripercuotere sul prezzo dei biglietti aerei, ma la domanda per questo tipo di servizi semplificati è sensibile a ogni aumento di costi. D'altro lato, le condizioni di funzionamento dell'aerostazione mp1 non si prestavano alla necessità di imbarchi e sbarchi rapidi dei passeggeri.
- (280) La Francia ha fatto notare che la realizzazione del progetto doveva influenzare notevolmente la situazione economica e sociale della regione, in particolare rilanciare l'occupazione, mentre la perdita di traffico nell'aerostazione mp1 avrebbe causato la perdita di posti di lavoro.
- (281) La costruzione dell'aerostazione mp2 è pertanto conforme al piano d'azione del 2007 per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa ⁽⁶²⁾ in cui si legge che «[i]n considerazione della prevista evoluzione del traffico, l'Europa dovrà far fronte ad un sempre crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei» nel caso degli aeroporti e conclude che «[l]a crisi delle capacità aeroportuali costituisce una minaccia per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo» ⁽⁶³⁾. Secondo questo piano d'azione, è necessario non solo rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, ma anche «sostenere la creazione di nuove infrastrutture»; la Commissione fa notare l'importanza degli aeroporti regionali per gestire crisi delle capacità aeroportuali.

⁽⁶¹⁾ Decisione della Commissione del 18 febbraio 2011 nella causa di aiuto di Stato NN 26/2009 — Grecia — Ampliamento dell'aeroporto di Ioannina, punti 69 e 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006)819 definitivo.

⁽⁶³⁾ Piano d'azione, n. 7 e casella pag. 4.

(282) Alla luce di quanto precede, è opportuno constatare che la costruzione e lo sfruttamento dell'aerostazione mp2 rispondono ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito e che nella fattispecie questo criterio di compatibilità è pertanto soddisfatto.

ii) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito

(283) Considerate le previsioni di traffico, il gestore dell'aeroporto ha previsto due scenari di adattamento della piattaforma per far fronte ai problemi di saturazione individuati nelle aree registrazione e imbarchi. I piani economico-finanziari presentati nel novembre 2004, e aggiornati nel settembre 2005 e nel maggio 2006, dimostrano che lo scenario della costruzione di un nuovo terminal *low cost* presentava migliori prospettive di redditività. Tra l'altro, il piano economico-finanziario del settembre 2005 aggiornato nel maggio 2006, considerato anche l'aiuto concesso dal consiglio generale, stabilisce che il progetto di creazione dell'aerostazione mp2 presenta una redditività maggiore rispetto al progetto alternativo di ristrutturazione della piattaforma, alla luce delle ipotesi di traffico ⁽⁶⁴⁾. La costruzione dell'aerostazione mp2 costituiva pertanto la soluzione più idonea per raggiungere l'obiettivo della soluzione dei problemi connessi alla saturazione dell'aeroporto, pur permettendo di sviluppare il traffico nella piattaforma di Marsiglia Provenza.

(284) Inoltre l'aerostazione mp2 è stata realizzata adattando l'ex stazione merci rimasta inutilizzata, permettendo in tal modo di ottimizzare l'infrastruttura esistente.

(285) Infine, l'aerostazione mp2 è stata appositamente pensata per offrire alle compagnie aeree *low cost* un livello di servizio compatibile con il loro modello commerciale; l'aerostazione mp1 non sembrava infatti adatta ad accogliere questo tipo di traffico, soprattutto per via dell'assenza di un parcheggio accessibile al terminal mediante passerelle telescopiche e a causa di un tempo di armamento delle passerelle incompatibile con le rotazioni inferiori a 30 minuti, elemento tipico del modello economico delle compagnie a basso costo. L'aerostazione mp2 è stata invece studiata per consentire lo spostamento a piedi dei passeggeri dall'area imbarchi all'area di stazionamento degli aerei. La progettazione dell'aerostazione mp2 rende quindi questo progetto perfettamente adatto ad accogliere il traffico delle compagnie a basso costo, considerato un elemento essenziale della strategia di incremento del traffico nella piattaforma di Marsiglia Provenza, e per gli obiettivi di sviluppo delle attività economiche e dell'occupazione regionale direttamente e indirettamente collegati a questo aeroporto.

(286) L'altra soluzione per evitare la saturazione dell'aeroporto sarebbe stata di ingrandire l'aerostazione mp1 esistente. Vista la natura del progetto, i suoi costi sono stati limitati al massimo. È stata scelta la soluzione della costruzione dell'aerostazione mp2, perché meno onerosa e suscettibile di generare il maggiore incremento di traffico.

(287) Alla luce di quanto precede, è possibile affermare infine che l'infrastruttura in questione è necessaria e proporzionata al raggiungimento degli obiettivi perseguiti.

iii) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti

(288) Il piano economico-finanziario del novembre 2004 stima la capacità delle aree imbarchi e registrazione del terminal *low cost* a 3,8 milioni di passeggeri e presenta le previsioni del traffico a basso costo per il periodo 2005-2021. Da queste previsioni emerge che la capacità dell'aerostazione mp2 dovrebbe essere sfruttata al 50 % a partire dal 2012 e all'89 % entro il 2021. Le stime di traffico su cui si basa questo piano economico-finanziario sono state avvalorate dal traffico registrato nell'aerostazione mp2 tra il 2006 e il 2010.

Tabella 8

Anni	Traffico previsto (PAX)	Traffico effettivo	Tasso previsto di utilizzazione delle capacità (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Lo scenario senza costruzione del nuovo terminal presenta un flusso di cassa totale cumulato nel periodo di [...] * EUR, mentre lo scenario con la costruzione dell'aerostazione mp2 presenta un flusso di cassa totale cumulato nel periodo di [...] * EUR. Il differenziale tra questi due scenari genera un TIR del [...] * %.

Anni	Traffico previsto (PAX)	Traffico effettivo	Tasso previsto di utilizzazione delle capacità (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) Il limitato livello di traffico del 2006 è imputabile all'apertura tardiva (ottobre 2006) dell'aerostazione mp2.

(**) Capacità totale: 3,8 milioni di passeggeri.

- (289) Inoltre, dal momento che le aerostazioni mp1 e mp2 offrono servizi diversi, le prospettive di utilizzo dell'aerostazione mp2 non devono basarsi sull'andamento del traffico registrato nel terminal principale. In ogni caso, il traffico registrato nel periodo 2006-2010 rivela che il tasso di utilizzazione delle capacità dell'aerostazione mp1 è rimasto stabile dall'apertura del secondo terminal.

Tabella 9

Anni	Traffico effettivo	Tasso effettivo* di utilizzazione delle capacità (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) Capacità totale: 8,6 milioni di passeggeri.

- (290) Di conseguenza, la nuova infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti.

iv) L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio

- (291) Secondo le informazioni presentate dalla Francia, in particolare il regolamento di utilizzo dell'aerostazione mp2 che la Commissione ha già illustrato nella decisione di avvio, la nuova infrastruttura è a disposizione di tutti i potenziali utenti (imprese di trasporto aereo) in modo paritario e non discriminatorio.

v) Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria al comune interesse

- (292) L'intensità dell'aiuto non supera il 50 % dei costi ammissibili. Benché l'aeroporto di Marsiglia Provenza sia l'unico aeroporto di categoria B situato nel bacino di utenza, il traffico relativo all'aerostazione mp2 corrisponde a collegamenti da punto a punto, che sono suscettibili di svilupparsi anche nei piccoli aeroporti regionali. L'aeroporto di Avignone si trova a circa 75 km e 45 minuti di viaggio, mentre quello di Nîmes Garons è situato a circa 100 km e 60 minuti di viaggio. Anche l'aeroporto di Tolone si trova potenzialmente nello stesso bacino di utenza, essendo a 113 km dall'aeroporto di Marsiglia Provenza.

(293) Orbene, dalle informazioni disponibili non emerge che l'apertura dell'aerostazione mp2 abbia frenato lo sviluppo di questi aeroporti, né che abbia inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

vi) Necessità dell'aiuto

(294) Secondo le previsioni dei piani economico-finanziari, la costruzione dell'aerostazione non sarebbe stata redditizia senza l'aiuto. L'aiuto era pertanto necessario nel momento in cui la decisione d'investimento è stata adottata, perché un investitore privato non avrebbe costruito il terminal senza il sostegno dello Stato. Per giunta, considerata l'intensità limitata dell'aiuto, la Commissione ritiene che l'aiuto non sia sproporzionato.

6.3.2. COMPATIBILITÀ DELLA SOVVENZIONE DEL FESR PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO AEREO DELLE MERCI

i) La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura rispondono ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito ⁽⁶⁵⁾

(295) La sovvenzione concessa risponde all'obiettivo di sviluppare il trasporto merci nell'aeroporto di Marsiglia Provenza e favorire quindi attività economiche creatrici di posti di lavoro in un bacino caratterizzato da un tasso di disoccupazione notevolmente superiore alla media nazionale.

(296) L'aiuto concesso dal FESR rientra nel documento di programmazione «obiettivo 2» dei fondi strutturali per il periodo 2000-2006, che riguarda le regioni aventi problemi strutturali, la cui riconversione economica e sociale deve essere favorita ⁽⁶⁶⁾.

(297) La sovvenzione concessa dal FESR per lo sviluppo dell'attività di trasporto merci nell'aeroporto di Marsiglia Provenza risponde pertanto a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito.

ii) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito

(298) Dalle informazioni disponibili emerge che il tonnellaggio merci trasportato ha registrato un forte calo nell'aeroporto di Marsiglia Provenza prima nel 1997 e poi nel 2008. L'aiuto al mantenimento dell'attività di trasporto merci è stato quindi previsto nell'ottica di ottimizzare le infrastrutture esistenti, soprattutto la pista e le superfici a terra intorno alla pista, che disponevano di notevoli slot disponibili soprattutto di notte.

(299) I lavori realizzati hanno interessato la messa in sicurezza del traffico stradale, l'adeguamento delle stazioni merci lasciate vacanti, la creazione di aree parcheggio per gli aerei, situate il più possibile vicino alla stazione merci per ridurre i tempi di trattamento, e l'ingrandimento dei lotti per migliorare la capacità di attrazione della zona.

(300) L'aeroporto di Marsiglia Provenza ha realizzato i lavori in questione per complessivi 5 280 000 EUR. La sovvenzione ricevuta, pari a 1 520 000 EUR, rappresentava quindi solo il 28,79 % della dotazione finanziaria totale del progetto. Inoltre, secondo l'articolo 5 della convenzione del 22 agosto 2002 tra l'aeroporto di Marsiglia Provenza e la prefettura della regione PACA, il versamento dell'aiuto comunitario può essere effettuato solo in base a documenti giustificativi dello stato d'avanzamento dei lavori e a condizione che il cofinanziamento autorizzato nell'ambito del piano di finanziamento sia effettivamente rispettato.

⁽⁶⁵⁾ La Commissione applica lo stesso criterio di compatibilità per il trasporto delle merci, cfr. la decisione SA.30743 — C/11 (ex N 138/10) della Commissione del 23 luglio 2014 — Germania — Finanziamento di interventi infrastrutturali all'aeroporto di Lipsia-Halle (GU C 284 del 28.9.2011, pag. 6), punto 128.

⁽⁶⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio del 21 giugno 1999 recante disposizioni generali sui fondi strutturali (GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1), articolo 1.

(301) È opportuno concludere che l'infrastruttura realizzata è necessaria e proporzionata all'obiettivo di interesse generale perseguito.

iii) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti

(302) Benché l'aeroporto di Marsiglia Provenza abbia subito un calo del traffico merci a causa del disinvestimento di Aéropostale (primo cliente merci) e della mancanza di spazio in stiva su «La Navette» Marsiglia-Orly, lo sviluppo di una piattaforma merci verso il Maghreb è stato previsto per mantenere in loco posti di lavoro direttamente legati a quest'attività, ottimizzando al contempo l'infrastruttura disponibile.

(303) I risultati di traffico dimostrano che il tonnellaggio trasportato è aumentato di oltre il 20 % tra il 2005 e il 2010.

(304) La nuova infrastruttura offre pertanto prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti, che saranno ottimizzate dai lavori previsti.

iv) L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio

(305) In base alle informazioni disponibili, l'accesso alle infrastrutture merci non sarebbe limitato da nessun regolamento di esercizio. La zona merci accoglierebbe operatori di trasporto rapido di merci, operatori di assistenza a terra, società di trasporto merci e vettori stradali.

(306) Ne consegue che l'accesso all'infrastruttura merci risulta aperto a tutti gli utenti in modo paritario e non discriminatorio.

v) Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria al comune interesse

(307) L'aiuto concesso nell'ambito del progetto di sviluppo dell'attività di trasporto merci è limitato al 28 % dell'ammontare totale dei lavori. Questo progetto ha inoltre contribuito allo sviluppo del sistema di trasporto europeo e al progresso economico.

(308) Di conseguenza, esso non ha inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

vi) Necessità dell'aiuto

(309) La decisione dell'investimento è stata adottata in circostanze caratterizzate dall'attivazione della linea ad alta velocità Parigi-Marsiglia nel 2000 e dalla riduzione del traffico aereo dopo l'11 settembre 2001. Peraltro, dal 2000 al 2003, le capacità finanziarie dell'aeroporto di Marsiglia Provenza sono diminuite in modo netto e costante. Di fronte alla riduzione del traffico passeggeri e merci, la CCIMP era pertanto chiamata a reagire. Tra l'altro, erano previsti per il 2005-2006 onerosi interventi di ripristino delle due piste. In tali condizioni, pur non escludendo la redditività del progetto, il rendimento dell'investimento sarebbe stato più aleatorio, soprattutto entro un periodo di tempo ragionevole. È quindi probabile che, in assenza della sovvenzione FESR, l'aeroporto, preoccupato dal calo del traffico passeggeri, avrebbe rimandato o addirittura annullato gli investimenti nell'attività merci.

(310) Considerate le condizioni di mercato esistenti al momento della concessione dell'aiuto, contrassegnate da volumi di trasporto merci variabili nell'aeroporto, da un elevato livello di rischio e da prospettive di redditività incerte in un mercato di recente liberalizzazione, un investitore privato non avrebbe con ogni probabilità investito nello sviluppo del trasporto merci nell'aeroporto di Marsiglia. Di conseguenza, l'aiuto era necessario per conseguire l'obiettivo perseguito. Inoltre, considerata l'intensità limitata dell'aiuto, la Commissione ritiene che quest'aiuto non fosse sproporzionato al raggiungimento dell'obiettivo in questione.

6.3.3. COMPATIBILITÀ DELLE SOVVENZIONI DEL CONSIGLIO GENERALE DEL 27 SETTEMBRE 2002 E DEL 26 GIUGNO 2003 E DELLA SOVVENZIONE DELLA COMUNITÀ URBANA MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLÉ DEL 26 LUGLIO 2004 PER L'AMPLIAMENTO, LA RISTRUTTURAZIONE E LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO

i) La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura rispondono ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.)

(311) Le sovvenzioni del 2002 e del 2003 riguardavano lavori di ristrutturazione della pista principale, i giunti delle lastre delle aree di parcheggio per gli aerei, la realizzazione di bretelle e la creazione di uscite veloci che dovevano permettere di incrementare il numero dei movimenti orari e di ottimizzare quindi l'uso dell'infrastruttura esistente. Dalle informazioni fornite dalla Francia emerge che, benché i movimenti commerciali fossero passati da 46 603 a 100 047, nel periodo tra il 1980 e il 2000 le due piste dell'aeroporto non erano state mai modificate. L'obiettivo di questa misura era pertanto di reagire all'imminente saturazione delle aree aeronautiche dell'aeroporto.

(312) La sovvenzione del 2004 ha contribuito a finanziare l'estensione della capacità della hall 1, l'ottimizzazione della pista 1 e la ricostruzione della pista 2. Queste modifiche erano ritenute necessarie per consentire all'aeroporto di Marsiglia Provenza di rispondere al forte incremento del traffico aereo, alla luce delle previsioni relative al numero dei passeggeri ⁽⁶⁷⁾.

(313) La realizzazione di una stazione ferroviaria accessibile al treno ad alta velocità rientrava nell'ottica di un migliore coordinamento tra le varie modalità di trasporto.

(314) Alla stregua di quanto osservato in merito alla costruzione dell'aerostazione mp2, la Commissione conclude che l'ampliamento, la ristrutturazione e lo sviluppo dell'aeroporto rispondono a obiettivi di interesse generale che mirano a garantire la continuità del traffico aereo e il suo incremento futuro.

ii) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito

(315) I lavori intrapresi erano necessari non solo ad aumentare e mantenere la capacità delle piste dell'aeroporto e rimediare al congestionamento esistente, ma anche a ottimizzare il collegamento con la rete ferroviaria ad alta velocità.

(316) Inoltre la sovvenzione del consiglio generale rappresenta il 9,5 % dell'importo dei lavori realizzati e il 7 % del programma d'intervento iniziale. La sovvenzione della comunità urbana Marseille Provence Métropole rappresenta il 6,2 % dell'ammontare dei lavori realizzati e il 5,6 % dell'importo del programma previsionale dei lavori.

(317) È opportuno concludere che l'infrastruttura realizzata è necessaria e proporzionata all'obiettivo di interesse generale perseguito.

iii) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti

(318) I lavori finanziati erano ritenuti necessari per poter affrontare un incremento di traffico. Orbene, dai dati disponibili emerge che il numero di passeggeri trasportati nell'aeroporto di Marsiglia Provenza è cresciuto di oltre il 25 % tra il 2006 e il 2012. Inoltre la capacità delle piste sarebbe oggi di 140 000 movimenti annui. Secondo le previsioni presentate nel rapporto del «piano di esposizione al rumore» allegato al decreto prefettizio del 4 agosto 2006, l'obiettivo di traffico dell'aeroporto sarebbe raggiunto con 113 909 movimenti nel 2015 e con 122 449 movimenti nel 2020. I lavori sulle piste e sulle bretelle di accesso e di uscita permettono pertanto di rispondere alle previsioni di traffico fino al 2020, garantendo all'infrastruttura prospettive d'uso soddisfacenti.

iv) L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio

(319) Dalle informazioni disponibili emerge che le infrastrutture sono aperte a tutti i potenziali utilizzatori in modo paritario e non discriminatorio.

⁽⁶⁷⁾ La convenzione di partenariato stipulata il 14 maggio 2004 tra l'aeroporto di Marsiglia Provenza e la comunità urbana Marseille Provence Métropole evidenzia previsioni di incremento del traffico nazionale del 5 % annuo e del traffico internazionale di quasi il 10 % annuo tra il 2003 e il 2006.

v) Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria al comune interesse

- (320) Come indicato ai considerando 293 e 308, l'incremento del traffico nell'aeroporto di Marsiglia Provenza non ha compromesso l'attività degli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza e non ha inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

vi) Necessità dell'aiuto

- (321) La decisione dell'investimento è stata adottata in circostanze caratterizzate dall'attivazione della linea ad alta velocità Parigi-Marsiglia nel 2000 e dalla riduzione del traffico aereo dopo l'11 settembre 2001. Peraltro, dal 2000 al 2003, le capacità finanziarie dell'aeroporto di Marsiglia Provenza sono scese in modo netto e costante. Di fronte alla riduzione del traffico passeggeri e merci, la CCIMP era pertanto chiamata a reagire. L'intensità di questi aiuti era limitata al 13 % ⁽⁶⁸⁾. Dato che gli investimenti aeronautici non avrebbero potuto essere evitati, senza la sovvenzione, il programma avrebbe dovuto essere ridotto di oltre 3 milioni di EUR, che sarebbero verosimilmente stati sottratti alle ristrutturazioni interne della hall 1 e che sono invece serviti ad accogliere operatori turistici, a proporre alle compagnie aeree banchi per la vendita di biglietti e ad allestire esercizi commerciali. Orbene, sono proprio questi investimenti che hanno permesso di accogliere compagnie straniere e operatori turistici e di incrementare i canoni commerciali.
- (322) Considerate le condizioni di mercato esistenti al momento della concessione dell'aiuto, caratterizzate dalla mancanza di esperienza e d'iniziativa degli operatori privati poco inclini a investire in infrastrutture aeroportuali, da un elevato livello di rischio e da prospettive di redditività incerte in un mercato di recente liberalizzazione, un investitore privato non avrebbe con ogni probabilità investito nella ricostruzione di un'infrastruttura aeroportuale e in un collegamento ferroviario ad alta velocità con l'aeroporto di Marsiglia. Di conseguenza, l'aiuto era necessario per conseguire l'obiettivo perseguito. Inoltre, considerata l'intensità limitata dell'aiuto, la Commissione ritiene che quest'aiuto non fosse sproporzionato al raggiungimento dell'obiettivo in questione.

7. VALUTAZIONE DELLE MISURE A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE CHE UTILIZZANO L'AEROPORTO — ESISTENZA DI UN AIUTO

7.1. EVENTUALE AIUTO CONCESSO ATTRAVERSO LA RIDUZIONE DEI DIRITTI PER PASSEGGERO PER I VOLI NAZIONALI

- (323) In una decisione precedente ⁽⁶⁹⁾, la Commissione ha stabilito l'esistenza di un regime di aiuto incompatibile con il mercato interno a favore delle compagnie che operano collegamenti con una destinazione nazionale. La Francia ha adottato delle misure che mettono fine a questo regime.
- (324) L'estratto della delibera della Cocoéco del 2007 presentato dalla Francia dimostra che le tariffe dei diritti per passeggero applicabili ai voli nazionali e ai voli per i paesi UE dello spazio Schengen sono stati allineati nell'aeroporto di Marsiglia Provenza a partire dal 1° gennaio 2008.
- (325) La Commissione ritiene pertanto di non dover svolgere ulteriori indagini su questa misura, essendo stata abolita.

7.2. EVENTUALI AIUTI CONCESSI ALLE COMPAGNIE AEREE CHE UTILIZZANO L'AEROPORTO ATTRAVERSO LA DIFFERENZIAZIONE DELLE TASSE AEROPORTUALI ED EVENTUALI AIUTI A FAVORE DI RYANAIR E AMS ATTRAVERSO IL CONTRATTO DI MARKETING

7.2.1. RISORSE STATALI E IMPUTABILITÀ

- (326) Per stabilire se le risorse della CCIMP siano risorse statali, la Commissione osserva che un ente pubblico a carattere amministrativo è un soggetto pubblico autonomo, che fa tuttavia parte dell'organizzazione della pubblica amministrazione e che è pertanto sottoposto alla rigida sorveglianza di altre autorità pubbliche.

⁽⁶⁸⁾ Tasso medio ponderato.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. nota 31.

- (327) Si aggiunga che il bilancio generale delle CCI è alimentato dal gettito fiscale a carico delle imprese iscritte nel registro del commercio e delle società.
- (328) Inoltre le CCI rientrano nella categoria dei pubblici poteri ai sensi della direttiva 2000/52/CE della Commissione ⁽⁷⁰⁾ e costituiscono amministrazioni aggiudicatrici a norma della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷¹⁾ o, eventualmente, enti aggiudicatori in virtù della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷²⁾ e sono soggette per i loro acquisti alle procedure di appalto pubblico.
- (329) Secondo la giurisprudenza del Tribunale, si tratta di elementi che attengono all'organizzazione interna del settore pubblico e l'esistenza di norme che garantiscono l'autonomia di un organo pubblico rispetto ad altri organi non rimette in discussione il principio stesso della natura pubblica di quest'organo. Il diritto dell'Unione non può ammettere che il solo fatto di istituire enti autonomi addetti alla distribuzione di aiuti consenta di eludere le norme relative agli aiuti di Stato ⁽⁷³⁾. Conformemente al diritto francese, le CCI sono enti intermedi dello Stato. Le loro azioni sono pertanto in ogni caso imputabili allo Stato francese, perché ne costituiscono parte integrante, e dato che le CCI fanno parte della pubblica amministrazione e sono soggette al rigido controllo di altre autorità pubbliche (cfr. considerando 10), la Commissione ritiene che le decisioni di questi soggetti pubblici siano necessariamente imputabili allo Stato. La situazione è pertanto diversa da quella delle imprese pubbliche. Nel caso delle CCI, l'imputabilità non deve essere dimostrata, come nella sentenza «Stardust Marine», sulla base di un'altra autorità pubblica coinvolta nel processo decisionale di un'impresa pubblica, come confermano anche le numerose funzioni di interesse pubblico attribuite loro dalla legge.
- (330) Peraltro, anche qualora la Commissione dovesse stabilire l'imputabilità allo Stato delle decisioni della CCIMP, considerando quest'ultima una semplice impresa pubblica, la Commissione dispone di diversi elementi che permettono di stabilire tale imputabilità.
- (331) Innanzitutto, come illustrato nella sezione 2.1.2, la CCIMP è soggetta a una rigida tutela amministrativa. In particolare, le decisioni della CCIMP relative alle tariffe aeroportuali devono essere approvate dall'autorità di tutela per poter essere esecutive. Inoltre la Cocoéco, che comprende il consiglio generale delle Bouches-du-Rhône, il consiglio regionale Provenza Alpi Costa Azzurra e la comunità urbana Marseille Provence Métropole, viene sentita ogni volta prima dell'introduzione di nuove tariffe dei diritti aeroportuali; essa provvede poi ad approvarle.
- (332) È quindi molto improbabile che la Cocoéco non abbia approvato anche la decisione di sottoscrivere il contratto di marketing con AMS o che non sia stata almeno coinvolta in questa decisione. Anche qualora non si fosse pronunciata formalmente su questo contratto, è la Cocoéco ad approvare l'equilibrio generale delle risorse dell'aeroporto attraverso il controllo delle tariffe dei diritti aeroportuali. Orbene, le decisioni relative ai diritti aeroportuali e al contratto di marketing con AMS devono appunto essere valutate congiuntamente.
- (333) La CCIMP ha inoltre stipulato diverse convenzioni di partenariato ⁽⁷⁴⁾ con gli enti in questione, perché si facciano finanziariamente carico di una parte dei programmi d'investimento nell'infrastruttura aeroportuale. In cambio di questa partecipazione finanziaria, l'aeroporto di Marsiglia Provenza si è impegnato a condurre una politica commerciale dinamica, volta a garantire il massimo sviluppo dei collegamenti aerei nazionali e internazionali ⁽⁷⁵⁾, politica che — come precisato — deve essere condotta «di concerto con il consiglio generale». Quest'ultimo può chiedere all'aeroporto di presentargli degli studi sull'andamento del traffico aereo e sulle possibilità di attivazione di nuovi collegamenti.
- (334) Tra l'altro, in generale, è stato sottolineato sia dalla Francia sia dalla CCIMP che la strategia di sviluppo adottata dall'aeroporto di Marsiglia Provenza perseguiva un obiettivo di interesse generale relativo al dinamismo economico della regione circostante e alla creazione di posti di lavoro, obiettivi ai quali gli enti territoriali sono direttamente interessati, come peraltro ricordato nelle convenzioni stipulate con la CCIMP ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Direttiva 2000/52/CE della Commissione, del 26 luglio 2000, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche (GUL 193 del 29.7.2000, pag. 75).

⁽⁷¹⁾ Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GUL 134 del 30.4.2004, pag. 114).

⁽⁷²⁾ Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GUL 134 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽⁷³⁾ Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 1996, T-358/94, Air France/Commissione (Raccolta 1996, pag. II-2109, punto 62).

⁽⁷⁴⁾ Convenzioni stipulate il 3 ottobre 2002, il 5 settembre 2003 e il 19 maggio 2005 con il consiglio generale e il 14 maggio 2004 con la comunità urbana Marseille Provence Métropole.

⁽⁷⁵⁾ Convenzioni del 5 settembre 2003 e del 19 maggio 2005.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. ad esempio il preambolo della convenzione del 19 maggio 2005.

- (335) Il considerando 10 dimostra altresì che le CCI sono inserite nella struttura della pubblica amministrazione, che esse esercitano la propria attività economica in condizioni molto particolari, per nulla paragonabili a quelle degli operatori privati, che il loro regime giuridico è disciplinato dal diritto pubblico e che l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla loro gestione è notevole.
- (336) Alla luce di quanto precede, è opportuno concludere che le misure di tariffazione aeroportuale e il contratto di marketing con AMS sono stati finanziati con risorse statali e che il loro finanziamento è imputabile allo Stato.

7.2.2. VANTAGGIO SELETTIVO PER LE COMPAGNIE AEREE CHE OPERANO NELL'AEROPORTO DI MARSIGLIA PROVENZA

- (337) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che le consenta di non sostenere costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle sue risorse finanziarie o se beneficia di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.
- (338) La Commissione ricorda a tale proposito che le considerazioni di sviluppo regionale non possono essere contemplate nell'applicazione del principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

Applicazione del metodo comparativo

- (339) Ryanair afferma che per escludere l'esistenza di un vantaggio economico, che non potrebbe essere ottenuto in condizioni normali di mercato, i diritti previsti dagli accordi del 1999 devono essere confrontati con i diritti aeroportuali applicati alle compagnie aeree a basso costo in altri aeroporti europei.
- (340) La Commissione non esclude questo metodo per principio. Tuttavia, la definizione di un parametro di riferimento presuppone innanzitutto che si possa selezionare un sufficiente numero di aeroporti paragonabili che forniscono servizi comparabili in condizioni di mercato.
- (341) A tale proposito, la Commissione osserva che nel momento in cui gli accordi del 1999 sono stati conclusi, gli aeroporti dell'Unione erano considerati da molti come parte di una pubblica amministrazione che perseguiva obiettivi sociali e regionali ed erano pertanto finanziati dalle autorità pubbliche, indipendentemente dalla redditività di tali aeroporti. Di fatto, la maggior parte degli aeroporti dell'Unione beneficia tuttora di fondi pubblici che coprono i costi d'investimento e di esercizio. La Commissione osserva pertanto che le tariffe praticate da questi aeroporti sono solitamente stabilite non in base a considerazioni di mercato e soprattutto a prospettive di redditività ex ante soddisfacenti, ma tenendo fondamentalmente conto di considerazioni sociali o di politica regionale.
- (342) La Commissione osserva inoltre che, sebbene alcuni aeroporti siano privati o gestiti da privati che non tengono conto di considerazioni sociali o di politica regionale, le loro tariffe possono comunque essere fortemente influenzate da quelle praticate dalla maggior parte dei gestori aeroportuali che godono di sovvenzioni pubbliche; le compagnie aeree tengono infatti conto delle tariffe di questi ultimi nelle loro trattative con gli aeroporti privati o gestiti da operatori privati.
- (343) Nella fattispecie, gli aeroporti che fungono da parametri di riferimento hanno beneficiato di un finanziamento pubblico prima della loro privatizzazione o anche dopo. Ad esempio, l'aeroporto di Luton, detenuto da fondi pubblici, ha iniziato a essere gestito da una società privata dopo aver beneficiato di un investimento di 80 milioni di GBP nell'ambito di un partenariato pubblico-privato. Parimenti, l'aeroporto di Liverpool ha beneficiato di un cofinanziamento dei fondi strutturali dell'Unione, mentre l'aeroporto di Prestwick, deficitario, è stato recentemente rinazionalizzato per la cifra simbolica di 1 GBP. Non si ha inoltre la certezza che il costo delle infrastrutture preesistenti sia stato preso in considerazione al momento della privatizzazione di questi aeroporti di riferimento. Si aggiunga, in ultima istanza, che la comparabilità dei dati dell'analisi Oxera è limitata, dal momento che i prezzi pagati nell'aeroporto di Marsiglia Provenza non tengono conto del contratto di marketing con AMS, mentre i prezzi indicati per tutti gli altri aeroporti sono al netto di qualsiasi contributo dell'aeroporto alle attività di marketing di Ryanair.
- (344) In tali condizioni, la Commissione non è in grado di determinare un parametro di riferimento adeguato per stabilire un vero prezzo di mercato per i servizi forniti dal gestore aeroportuale.

Analisi della redditività

- (345) In assenza di un parametro di riferimento chiaramente definito, la Commissione ritiene che l'analisi ex ante dell'aumento della redditività costituisca il criterio rilevante per valutare gli accordi proposti o conclusi dai gestori aeroportuali con le varie compagnie aeree. In tale contesto, le misure in esame rientrano nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto orientata alla redditività, almeno nel lungo periodo.
- (346) La Commissione ritiene che la differenziazione delle tariffe costituisca una prassi commerciale normale. Tuttavia, tali politiche di tariffazione differenziata dovrebbero essere giustificabili sotto il profilo commerciale per poter soddisfare il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. ⁽⁷⁷⁾
- (347) La Francia sostiene che l'aeroporto di Marsiglia Provenza abbia agito in modo razionale e supporta la sua affermazione con i calcoli ex ante dell'aeroporto.
- (348) Per valutare questo criterio, la Commissione prenderà in considerazione sia le entrate aeronautiche (diritti aeroportuali) sia le entrate extra-aeronautiche dell'aeroporto (determinate dall'attività di negozi, parcheggi ecc.).

7.2.2.1. Riduzioni tariffarie concesse per la creazione di nuovi collegamenti

- (349) La CCIMP ha introdotto in successione due regimi distinti di riduzione tariffaria per favorire l'attivazione di nuovi collegamenti aerei. Il 6 dicembre 2004 la Cocoéco ha votato l'introduzione di una riduzione del 90 % il primo anno e del 50 % il secondo anno sui diritti di atterraggio, di illuminazione e di parcheggio per i voli passeggeri e sui diritti di atterraggio e di illuminazione per i voli merci. Questo regime è stato applicato dal 15 febbraio 2005 al 31 luglio 2009.
- (350) Per quanto riguarda la prima misura, la Francia fa notare che un'analisi di redditività ex ante dell'8 dicembre 2004 stimava, da un lato, a [...] * EUR la riduzione annuale per i collegamenti esistenti o che sarebbero stati creati senza questa misura e, dall'altro, a [...] * EUR in più all'anno i costi aggiuntivi delle forniture per l'equipaggio e i parcheggi auto. Si era ipotizzato che solo il 20 % dei nuovi collegamenti sarebbe arrivato al terzo anno, pari a un importo di [...] * EUR. Gli introiti imputabili alla creazione di nuovi collegamenti erano stimati a [...] * EUR. Le ipotesi contenute nello studio iniziale sembravano realistiche nel momento in cui sono state formulate.
- (351) Dal momento che l'aeroporto prevedeva un margine positivo e che questa misura non prevedeva nessun investimento iniziale, la Commissione conclude che essa è conforme al principio dell'investitore operante in economia di mercato.
- (352) Per quanto riguarda la riduzione applicata dal 15 febbraio 2005 al 31 luglio 2009, la Francia attira l'attenzione sui documenti della seduta della Cocoéco del 14 settembre 2009 secondo cui, da un lato, l'83,1 % delle riduzioni applicate sono andate a favore delle linee mantenute dopo la fine delle riduzioni e, dall'altro, la modulazione non avrebbe determinato nessun investimento sul piano della capacità.
- (353) Infine, lo studio d'impatto economico della modulazione proposta in questa Cocoéco porta a concludere che, per ogni passeggero a bordo di un volo interessato dalla modulazione tariffaria, il margine medio durante i tre anni di applicazione della misura sarebbe stato positivo:
- per mp1: [...] * — [...] * = [...] * EUR
- per mp2: [...] * — [...] * = [...] * EUR.
- (354) Questo andamento ha mostrato che i calcoli ex ante di partenza erano in realtà molto prudenti; in particolare emerge che molto più del 20 % dei nuovi collegamenti è stato mantenuto oltre la durata delle riduzioni iniziali. Di conseguenza, al momento della revisione dei piani economico-finanziari e dell'esecuzione delle analisi successive, le ipotesi sono state aggiornate per tenere conto dell'esperienza iniziale acquisita su questa misura.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. la decisione 2011/60/UE della Commissione e la decisione 2013/664/UE della Commissione del 25 luglio 2012 relativa alla misura SA.23324 — C25/07 (ex NN 26/07) — Finlandia Finavia, Airpro et Ryanair — aeroporto di Tampere-Pirkkala (GU L 309 dell'19.11.2013, pag. 27).

- (355) In base a quest'esperienza, il 18 settembre 2009 è stato adottato un secondo regime di incentivi per nuovi collegamenti, entrato in vigore il 1° febbraio 2010. Questo regime concedeva una riduzione del 60 % per il primo anno di un nuovo collegamento, del 45 % per il secondo anno e del 20 % per il terzo. Questo regime era inoltre orientato a generare un margine di utile. In base ai calcoli di cui sopra, anche la redditività del secondo regime era plausibile. Il regime che è stato gradualmente smantellato e si è concluso il 31 ottobre 2011.
- (356) La Commissione conclude pertanto che questa misura è conforme al principio dell'investitore operante in economia di mercato, perché era previsto che generasse utili aggiuntivi.

7.2.2.2. *Gratuità del parcheggio notturno*

- (357) Dal 1° marzo 2005 il parcheggio tra le 22:00 e le 6:00 è gratuito per l'attività di trasporto passeggeri per cinque frequenze settimanali sulla stessa destinazione per almeno una stagione IATA e per i velivoli che stazionano almeno sei ore consecutive tra le 22:00 e le 6:00. Questa misura è applicata in modo non discriminatorio in entrambi i terminal a tutte le compagnie.
- (358) Secondo la Francia, lo stazionamento notturno nella piattaforma aeroportuale permetterebbe alle compagnie aeree di imbarcare passeggeri nel primo slot del mattino e di atterrare a fine giornata e consentirebbe quindi agli aeromobili di medio raggio di effettuare quattro rotazioni quotidiane anziché tre.
- (359) La Francia fa sapere che uno studio basato sulla contabilità del 2004 permette di stabilire ex ante la redditività di questa misura per il gestore aeroportuale.
- (360) Questo studio si basa sull'ipotesi che, per l'aerostazione mp1, solo gli aeromobili di medio raggio nazionali erano in grado di generare rotazioni aggiuntive per effetto della gratuità dei diritti di parcheggio notturno. Per quanto riguarda l'aerostazione mp2, dal momento che le compagnie *low cost* che utilizzano questo terminal non operano voli con partenza quotidiana dalla loro base notturna e ritorno quotidiano unico, tutti i loro aerei sono stati ritenuti tali da generare una rotazione quotidiana aggiuntiva. A queste ipotesi di rotazioni aggiuntive è stato applicato un coefficiente di ponderazione del 50 %.
- (361) L'analisi presentata muove dall'ipotesi che i costi aggiuntivi determinati dal parcheggio notturno siano limitati ai costi di manodopera, manutenzione, riparazione e consumi vari, stimati a [...] * EUR a notte e per aereo.
- (362) Le ipotesi contenute nello studio originale sembravano realistiche nel momento in cui sono state formulate. Da uno studio condotto nel 2008 emerge di fatto che i costi sono stati sottovalutati, ma si puntava sul fatto che le rotazioni aggiuntive generate da questa misura avrebbero determinato un utile netto a partire dal 2010. Di conseguenza, al momento della revisione dei piani economico-finanziari e dell'esecuzione delle analisi successive, le ipotesi sono state aggiornate per tenere conto dell'esperienza iniziale acquisita su questa misura.
- (363) Da tutti gli elementi di cui sopra emerge che, nel decidere di concedere la gratuità del parcheggio notturno nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, la CCIMP ha agito da investitore operante in economia di mercato.

7.2.2.3. *Finanziamento delle attività di marketing*

- (364) Un primo regime di finanziamento delle attività di marketing era stato introdotto nell'aeroporto di Marsiglia Provenza con decisione della CCIMP del 21 novembre 2005. Questo regime è stato tuttavia soppresso prima della sua entrata in vigore. Secondo la Francia, esso avrebbe dato luogo solo a un versamento [inferiore a 300 000] * EUR alla compagnia BMI baby.
- (365) La Francia ha sostenuto che questo importo, sempre che costituisca un aiuto di Stato, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1998/2006. La compagnia BMI baby ha cessato l'attività nel 2012.
- (366) La Commissione conclude che questo aiuto costituisce di fatto un aiuto *de minimis*.

Tabella 12

Analisi della redditività (in migliaia di euro correnti)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTALE 2005- 2021	Tasso interno di rendi- mento
FLUSSO DI CASSA TOTALE con VNC a fine 2021 senza TLC	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FLUSSO DI CASSA TOTALE con VNC a fine 2021 con TLC	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFFERENZIALE FLUSSO DI CASSA	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FLUSSO DI CASSA TOTALE con VNC a fine 2021 attualiz- zato senza TLC	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FLUSSO DI CASSA TOTALE con VNC a fine 2021 attualiz- zato con TLC	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFFERENZIALE FLUSSO DI CASSA TOTALE	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Fonte: Piano economico-finanziario del 15 settembre 2005 attualizzato (VNC — valore netto contabile, TLC — terminal low cost).

- (369) Per determinare la redditività del progetto di terminal a servizi semplificati e la relativa tariffazione, l'operatore prudente prenderà in considerazione tutte le entrate aeronautiche ed extra-aeronautiche, tenendo altresì conto della flessibilità della domanda di traffico rispetto alla tariffazione dei diritti aeronautici in questione. Lo scostamento tra la tariffa dei diritti per passeggero e il costo della funzione passeggero, che è coperto dalle entrate extra-aeronautiche, non costituisce quindi un vantaggio a favore delle compagnie aeree, ma è la conseguenza dell'ottimizzazione del gestore che mira piuttosto a ottenere un profitto dal suo progetto d'investimento.
- (370) Le tariffe dei diritti per passeggero (escluso il banco registrazione) applicabili nell'aerostazione mp2 sono riportate nella tabella 13.

Tabella 13

Anni	Diritti per passeggero voli intra-UE (EUR)		Diritti per passeggero voli extra-UE (EUR)	
	Originario	Retroattivo	Originario	Retroattivo
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) Nel 2009 le tariffe sono state adeguate a seguito dell'annullamento delle tariffe da parte del Conseil d'État. La decisione della Cocoéco del 18 febbraio 2009 illustra in dettaglio i metodi di calcolo che hanno condotto alla determinazione di queste tariffe sulla base dei costi e delle entrate imputati a ciascun terminal, precisati nell'analisi condotta dalla società Mazars nel 2008 e relativi ai sei anni successivi. Nell'ambito di questo studio e in base alle previsioni cui esso funge da supporto, i costi considerati riguardano i costi degli edifici attribuiti a ogni terminal, i costi di assistenza e manutenzione e i costi di gestione in misura proporzionale alla loro imputazione alla funzione passeggero e al loro utilizzo per ogni terminal. I proventi considerati riguardano sia i diritti aeroportuali (passeggeri e banchi registrazione) sia le entrate commerciali (esercizi commerciali e parcheggi) generati nella piattaforma e attribuiti a ciascun terminal.
- (372) Da quanto precede emerge che le tariffe dei diritti per passeggero sono state stabilite in modo che le entrate aeronautiche coprissero lo stesso margine della funzione passeggero nell'aerostazione mp2 e nell'aerostazione mp1, ovvero [tra il 50 e l'80 % per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010]*.
- (373) Dai dati finanziari contenuti nella decisione del 18 febbraio 2009 emerge che, se si tiene conto sia del gettito dei diritti aeroportuali sia delle entrate commerciali attribuiti alla funzione passeggero, queste tariffe coprono i costi di questa funzione nell'aerostazione mp2 [tra il 100 e il 140 % per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010]*, tenuto conto della tariffa dei diritti per passeggero stabilita con decisione del 25 maggio 2009.
- (374) Le tariffe dei diritti per passeggero nell'aerostazione mp2 sono state determinate in base a uno studio finanziario preliminare, che ha tenuto conto di tutte le riduzioni applicabili. Secondo quest'analisi finanziaria, i diritti di ogni terminal dovevano coprire i costi corrispondenti. Dallo studio in questione è emerso un VAN positivo.
- (375) Mentre le nuove tariffe retroattive sono calcolate in modo da coprire tutti i costi dell'aeroporto, previa correzione per suddividere tra i terminal alcuni costi comuni, le tariffe iniziali coprivano già i costi incrementali direttamente legati all'arrivo delle compagnie aeree e di ogni passeggero aggiuntivo. Di conseguenza era previsto che le tariffe applicate alle compagnie aeree coprissero in qualsiasi momento almeno i costi incrementali connessi all'utilizzo dell'aeroporto da parte della compagnia.

- (376) Tra l'altro, nel piano economico-finanziario iniziale che ha condotto alla decisione di costruire l'aerostazione mp2, l'aeroporto prevedeva di raggiungere un VAN positivo. Prima di qualsiasi nuova modifica delle tariffe, l'aeroporto ha effettuato delle stime plausibili secondo cui le misure in questione avrebbero contribuito positivamente alla redditività dell'aeroporto.
- (377) La Commissione ritiene pertanto che la decisione con cui sono state determinate le tariffe dell'aerostazione mp2 è conforme al principio dell'investitore prudente in un'economia di mercato. Lo stesso ragionamento si applica alla decisione del 25 maggio 2009 che stabilisce queste tariffe per gli anni 2006-2008 e a partire dal 1° agosto 2009.

7.2.2.5. *Contratto di marketing con AMS*

Valutazione congiunta di un vantaggio economico conferito a Ryanair e AMS

- (378) La Commissione deve innanzitutto chiedersi se, per stabilire se Ryanair e la sua controllata AMS hanno beneficiato di un vantaggio economico, queste ultime debbano essere considerate insieme o separatamente.
- (379) La Commissione osserva innanzitutto che AMS è un'impresa controllata da Ryanair al 100 % e che i suoi dirigenti sono quadri superiori di Ryanair ⁽⁷⁸⁾. La Commissione osserva inoltre che questa società è stata in realtà creata al solo scopo di fornire servizi di marketing sul sito Internet di Ryanair e che essa non esercita altre attività.
- (380) Si aggiunga che il fascicolo preparatorio per la riunione del consiglio aeroportuale della CCIMP del 15 novembre 2005 precisa che sia l'acquisto di servizi pubblicitari sul sito Internet di Ryanair, sia la creazione di un regime di aiuto all'avviamento di nuovi collegamenti miravano a creare condizioni di costi nell'aeroporto di Marsiglia Provenza tali da soddisfare i criteri di redditività di Ryanair, soprattutto nell'ottica della creazione di una base aerea.
- (381) Dalle motivazioni contenute nella risposta delle autorità francesi emerge inoltre che le modalità finanziarie del contratto stipulato con AMS sono state stabilite in funzione dei margini finanziari generati per ogni volo operato da Ryanair. Le autorità francesi hanno inoltre precisato che il contratto con AMS prevedeva diversi impegni da parte di Ryanair relativamente al numero di aerei parcheggiati nell'aeroporto, al numero di frequenze quotidiane operate e al numero annuo di passeggeri. La Francia afferma infine nella sua risposta che il comportamento della CCIMP deve essere valutato alla luce della «redditività garantita dal cumulo delle modulazioni per l'attivazione di nuovi collegamenti e del contratto AMS sui soli voli Ryanair» e sottolinea che «quest'analisi delle varie misure prese insieme è infatti particolarmente rilevante nel caso di specie» ⁽⁷⁹⁾.
- (382) La Commissione tiene infine a ricordare di aver seguito questo stesso metodo nella decisione di avvio del procedimento di indagine formale del 29 novembre 2007 sull'aeroporto di Pau, nella decisione di estensione del procedimento del 25 gennaio 2012 su questo stesso aeroporto e nelle decisioni di avvio del procedimento dell'8 febbraio e del 23 marzo 2012 sugli aeroporti di La Rochelle e di Angoulême.
- (383) Per tutti questi motivi, per stabilire se esista un vantaggio economico, le misure a favore di Ryanair e AMS devono essere valutate congiuntamente, in quanto queste due società sono di fatto un unico beneficiario delle misure in questione ⁽⁸⁰⁾.
- (384) La Commissione osserva peraltro che l'unico vantaggio per i gestori dell'aeroporto potenzialmente ricavato dai servizi di marketing offerti da AMS sul sito di Ryanair scaturirebbe da un aumento del numero di passeggeri che volano con Ryanair. Orbene, le stime di traffico e del tasso di riempimento costituiscono una componente essenziale dell'analisi della redditività associata agli accordi con Ryanair ⁽⁸¹⁾. La Commissione ritiene pertanto che, ai fini dell'applicazione del principio dell'investitore prudente in un'economia di mercato, la valutazione dell'opportunità di un rapporto commerciale con Ryanair ⁽⁸²⁾ non possa ignorare le conseguenze della sottoscrizione concomitante di contratti di marketing e in particolare i loro costi.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. la relazione della camera regionale dei conti dell'Aquitania sulla CCIPB deliberata il 19 ottobre 2006, secondo cui «la società AMS non è altro che un'emanazione di Ryanair amministrata da due quadri superiori della compagnia Ryanair».

⁽⁷⁹⁾ Lettera della Francia del 12 marzo 2012, pag. 108.

⁽⁸⁰⁾ Nel prosieguo della valutazione la Commissione impiegherà pertanto «Ryanair/AMS» per indicare il beneficiario delle misure in oggetto.

⁽⁸¹⁾ O dell'attivazione di un nuovo collegamento.

⁽⁸²⁾ Attivazione di linea, variazione del numero di collegamenti o della loro frequenza ecc.

Criterio dell'investitore prudente in un'economia di mercato

- (385) Il 19 maggio 2006 la CCIMP ha sottoscritto con AMS, impresa controllata da Ryanair al 100 %, un contratto di durata quinquennale, rinnovabile una volta per un periodo analogo, per l'acquisto di spazi pubblicitari senza procedura di gara, né preventiva pubblicazione. Nella decisione della *Cocoéco* del 18 febbraio 2009 relativa alla determinazione delle tariffe oggetto della decisione del 25 maggio 2009 si precisa che il costo del contratto AMS durante il periodo contrattuale, ovvero da ottobre 2006 a ottobre 2011, è di [...] * EUR, ossia [...] * EUR all'anno.
- (386) La Francia fa notare a titolo principale che i versamenti effettuati nell'ambito di questo contratto sono conformi al prezzo di mercato per servizi di marketing online e ne deduce che, nello stipulare il contratto con AMS, la CCIMP ha agito da investitore prudente operante in economia di mercato.
- (387) Tuttavia, come precisato nella sezione 7.2.2.5, la Commissione ritiene che gli eventuali vantaggi ricevuti dalla società AMS e dalla società Ryanair debbano essere analizzati congiuntamente, considerando che i servizi erogati dalla compagnia aerea e dalla sua controllata costituiscono un tutt'uno. La Commissione ritiene infatti che il valore potenziale dei servizi di marketing offerti da AMS si basi su un aumento del traffico Ryanair.
- (388) La risposta delle autorità francesi sembra suggerire una condivisione di quest'analisi. La Francia sostiene infatti che, per determinare la redditività di un volo operato da Ryanair, un investitore prudente avrebbe analizzato insieme le condizioni tariffarie applicabili a Ryanair e il costo dei servizi di marketing acquistati da AMS, ragionamento che sarebbe stato seguito dalla CCIMP nella decisione di sottoscrizione del contratto del 19 maggio 2006.
- (389) Dal momento che i servizi di marketing erogati da AMS sono indissociabili dai rapporti intercorrenti tra l'aeroporto di Marsiglia Provenza e la compagnia aerea Ryanair, i vantaggi concessi a questi due soggetti devono essere valutati congiuntamente.
- (390) Di conseguenza, il comportamento della CCIMP al momento della sottoscrizione del contratto del 19 maggio 2006 con AMS non può essere valutato rispetto alle offerte di inserzionistici pubblicitari su Internet che non offrono un servizio paragonabile.
- (391) La Francia fa notare in subordine che il contratto stipulato dalla CCIMP con AMS costituisce un acquisto redditizio per l'aeroporto di Marsiglia Provenza, soprattutto per quanto riguarda l'attività dell'aerostazione mp2.
- (392) È opportuno ricordare che l'analisi della redditività dell'investimento relativo alla costruzione dell'aerostazione mp2 (piano economico-finanziario del settembre 2005, aggiornato nel maggio 2006) non considera i costi del contratto stipulato con AMS, ma i costi relativi al precedente regime di partecipazione alle spese di marketing. Questo regime non è stato tuttavia applicato, come illustrato nella sezione 7.2.2.3.
- (393) La Francia presenta un'analisi di redditività dei margini finanziari generati dai voli Ryanair nel periodo 2007-2021 (analisi condotta nel settembre 2005 e aggiornata nel maggio 2006, prima della conclusione del contratto con AMS) su cui la CCIMP si sarebbe fondata per decidere in merito al contratto del 19 maggio 2006.
- (394) Quest'analisi si basa sui dati di seguito riportati (per il 2007):
- il margine finanziario per volo di un velivolo B737 nell'aerostazione mp2 è di [...] * EUR, senza considerare il costo del contratto AMS;
 - il traffico Ryanair costituisce l'85 % delle ipotesi di traffico «*low cost*»;
 - il traffico Ryanair corrisponderebbe a 2 694 voli (ossia a un aereo da 189 posti con un tasso di riempimento del 75 %).
- (395) Da quest'analisi emerge che la presenza della compagnia Ryanair nell'aeroporto di Marsiglia Provenza, alle condizioni tariffarie offerte, segnatamente le riduzioni sui nuovi collegamenti e sul parcheggio notturno, senza dimenticare l'acquisto di servizi di marketing dalla sua controllata, ha determinato perdite per l'aeroporto nei primi tre anni di esercizio, generando un margine positivo per quest'ultimo solo a partire dal quarto anno ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Inoltre lo studio condotto a posteriori in base alle cifre di traffico registrate nel 2007 e nel 2008 e ai costi verificati dalla società Mazars rivela che ogni volo operato da Ryanair, considerando le modulazioni tariffarie di cui gode la compagnia e i costi delle prestazioni di marketing, genera perdite per l'aeroporto nei primi due anni.

- (396) Dal piano economico-finanziario emerge che in un arco temporale di 15 anni (2007-2021) il tasso di margine medio per tutti i voli è sufficientemente alto da soddisfare le aspettative di redditività di un operatore prudente operante in economia di mercato.
- (397) Il contratto del 19 maggio 2006 è stato sottoscritto nell'ottica di sviluppare il traffico dell'aeroporto a medio termine. Il contratto AMS ha sostituito le misure di marketing inizialmente previste nel piano economico-finanziario del progetto di costruzione dell'aerostazione mp2. I costi medi del contratto con AMS per passeggero Ryanair consentivano quindi di stabilire la redditività del progetto di costruzione dell'aerostazione mp2 nel suo insieme.

Tabella 14

Simulazione della redditività del contratto AMS rispetto al traffico Ryanair (compresi gli effetti delle modulazioni tariffarie)

Ipotesi traffico totale	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Passeggeri in partenza Ryanair ([...]* %)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Numero di voli Ryanair in partenza	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Acquisti pubblicitari AMS (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Prezzo del contratto per pax	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Margine sul traffico dopo AMS	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Prezzo medio per pax del contratto AMS calcolato su 5 anni											[...]*				
Prezzo medio per pax del contratto AMS calcolato su 10 anni											[...]*				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Entrate (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Costi (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Margine (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Margine netto (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Tasso	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Tasso medio	[> 7,5 %]*														
VAN a [...]* % (EUR)	[...]*														

- (398) Di conseguenza le tariffe applicate alle compagnie aeree, considerando le varie riduzioni e i costi del contratto con AMS, coprono in qualsiasi momento almeno i costi aggiuntivi connessi all'utilizzo dell'aeroporto da parte della compagnia aerea.
- (399) Tra l'altro nel piano economico-finanziario iniziale, che ha condotto alla decisione di costruire l'aerostazione mp2, l'aeroporto prevedeva di raggiungere un VAN positivo. Prima di qualsiasi nuova modifica delle tariffe e della sottoscrizione del contratto di marketing con AMS, l'aeroporto ha effettuato stime plausibili secondo cui le misure in questione avrebbero contribuito positivamente alla redditività dell'aeroporto.
- (400) Le ipotesi e gli altri scenari previsti nel piano economico-finanziario iniziale e nelle sue nuove versioni, così come i calcoli finanziari legati alle misure successive, sembravano realistici nel momento in cui sono stati formulati. Gli sviluppi successivi hanno di fatto dimostrato che essi erano piuttosto prudenti. Tra l'altro, tali ipotesi e scenari sono stati aggiornati e rivisti regolarmente e le tariffe sono state adeguate costantemente per garantire la redditività dell'aeroporto nel lungo periodo e modifiche tariffarie a breve termine.

7.2.3. CONCLUSIONI SULL'ESISTENZA DI UN AIUTO

- (401) Dal punto 6.3 emerge che l'aeroporto di Marsiglia Provenza ha beneficiato di un aiuto all'investimento compatibile con il mercato interno. La Commissione ritiene che, nel caso in cui il gestore di un aeroporto abbia beneficiato di un aiuto compatibile, il vantaggio derivante da tale aiuto non è trasmesso a una compagnia aerea specifica, soprattutto se sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- i) le infrastrutture sono a disposizione di tutte le compagnie (comprese le infrastrutture che più verosimilmente sono utilizzabili da certe categorie come le compagnie *low cost* o charter) e non sono riservate a una compagnia in particolare;
 - ii) le compagnie aeree pagano tariffe che coprono almeno i costi incrementali.
- (402) Nella fattispecie, la Commissione fa notare in primo luogo che l'aerostazione mp2 e l'adiacente area di parcheggio per gli aerei non sono riservate a una compagnia aerea in particolare. L'aerostazione mp2 è aperta a tutte le compagnie che intendono utilizzarla, pur sapendo che essa offre un livello ridotto di servizio. Per garantire l'accessibilità dell'aerostazione a tutti gli operatori interessati, l'aeroporto ha lanciato un invito a manifestare interesse per l'utilizzo dell'infrastruttura. Non essendo utilizzato al pieno delle sue capacità, il terminal è a disposizione di qualsiasi compagnia aerea interessata.
- (403) In secondo luogo, conformemente alla valutazione precedente (cfr. punti 7.2.2.1-7.2.2.5), le compagnie aeree pagano anche tariffe che coprono almeno i costi incrementali generati da ogni accordo.
- (404) La Commissione rammenta che gli accordi in esame rientrano nell'attuazione di una strategia complessiva dell'aeroporto orientata alla redditività, almeno nel lungo periodo. Per valutare l'effetto degli accordi tra l'aeroporto e una compagnia aerea sulla redditività dell'aeroporto, la Commissione tiene conto degli elementi di prova concreti disponibili, oltre che degli sviluppi ragionevolmente prevedibili nel momento in cui gli accordi sono stati stipulati. In particolare la Commissione considera:
- i) le condizioni di mercato esistenti all'epoca, in particolare i cambiamenti avvenuti in seguito alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, l'arrivo sul mercato e lo sviluppo delle compagnie a basso costo ⁽⁸⁴⁾ e di altri vettori «da punto a punto», i mutamenti nella struttura organizzativa ed economica del settore aeroportuale ⁽⁸⁵⁾; il grado di diversificazione e la complessità delle funzioni svolte dagli aeroporti, l'inasprimento della concorrenza tra compagnie aeree e tra aeroporti, l'incertezza del contesto economico dovuta al cambiamento delle condizioni di mercato e qualsiasi altra incertezza esistente nel contesto economico;
 - ii) gli effetti a lungo termine previsti sulla redditività dell'aeroporto.

⁽⁸⁴⁾ Aumento della quota di mercato delle compagnie a basso costo dall'1,5 % nel 1992 al 45,94 % nel 2013.

⁽⁸⁵⁾ Solo a partire dalla sentenza «Aéroports de Paris» (12 dicembre 2000) la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato (cfr. punto 228). Prima di questa sentenza gli aeroporti non erano considerati «imprese» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

- (405) La Commissione osserva che, secondo le informazioni fornite dalla Francia, nel piano economico-finanziario iniziale che ha portato alla decisione di costruire l'aerostazione mp2, l'aeroporto prevedeva di raggiungere un VAN positivo a lungo termine. Secondo le autorità francesi, i risultati finanziari dell'aerostazione mp2 hanno confermato queste previsioni ottimistiche. Parimenti, le riduzioni concesse sui diritti applicabili all'intero aeroporto, compresa l'aerostazione mp1, si basavano su calcoli finanziari solidi in base ai quali, adottando queste misure, l'aeroporto poteva prevedere di raggiungere la redditività. La Commissione ritiene che le previsioni relative alla redditività e all'utilizzo dell'aerostazione mp2 fossero ragionevoli e fondate. Il più delle volte queste previsioni si sono rivelate prudenti. Di conseguenza, la Commissione osserva che i diritti applicati, le riduzioni concesse e il contratto di marketing stipulato con AMS rientrano in una strategia complessiva dell'aeroporto orientata alla redditività, almeno nel lungo periodo.
- (406) La Commissione è pertanto del parere che gli accordi sottoscritti tra l'aeroporto di Marsiglia Provenza e le compagnie aeree che utilizzano questo aeroporto non costituiscano un aiuto di Stato. Essa ritiene inoltre che in tali condizioni, anche qualora vi fosse aiuto di Stato alle compagnie aeree, tale aiuto sarebbe comunque compatibile con il mercato interno per gli stessi motivi che giustificano la compatibilità dell'aiuto per quanto riguarda l'aeroporto.
- (407) Dal momento che uno dei criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE non è soddisfatto, la Commissione ritiene che le misure in esame non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8. CONCLUSIONE

8.1. MISURE A FAVORE DELL'AEROPORTO

- (408) La Commissione osserva che la Francia ha illegalmente dato esecuzione agli aiuti all'investimento a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. È tuttavia opportuno constatare che questi aiuti sono compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (409) La tassa aeroportuale e i trasferimenti tra l'aeroporto e la CCIMP non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8.2. MISURE A FAVORE DELLE COMPAGNIE AEREE CHE UTILIZZANO L'AEROPORTO

- (410) La Commissione constata che nelle sue relazioni finanziarie con le compagnie aeree che utilizzano le sue strutture l'aeroporto ha agito da investitore privato operante in un'economia di mercato. Le varie modulazioni tariffarie e il contratto di marketing con AMS non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le sovvenzioni all'investimento cui la Francia ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Marsiglia Provenza per 12,337 milioni di EUR sono aiuti di Stato compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

La tassa aeroportuale a favore dell'aeroporto, i trasferimenti tra l'aeroporto e la CCIMP, la riduzione dei diritti a favore delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto e il contratto di marketing a favore di AMS cui la Francia ha dato esecuzione non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 febbraio 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente
