

V

(Oznamy)

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

KOMISIA

ŠTÁTNA POMOC – TALIANSKO

Štátna pomoc C 37/07 (ex NN 36/07) – Pravdepodobná štátna pomoc poskytnutá letisku v Alghero a poskytnutá letiskom v Alghero v prospech spoločnosti Ryanair a iných leteckých dopravcov

Výzva na predloženie pripomienok podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 12/07)

Listom z 12. septembra 2007, ktorý je uvedený v autentickom jazyku za týmto zhrnutím, Komisia oznámila Taliansku svoje rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES, pokiaľ ide o uvedené opatrenie pomoci.

Komisia vyzýva zainteresované strany, aby predložili pripomienky k opatreniu, vo veci ktorého sa začne konanie, do jedného mesiaca od tohto oznámenia a zaslali ich na túto adresu:

Európska komisia
Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu
Riaditeľstvo A, Všeobecné záležitosti
DM 28, 6/109
B-1049 Brusel
Fax: (32-2) 296 41 04.

Tieto pripomienky sa oznámia Taliansku. Na písomnú a odôvodnenú žiadosť autorov pripomienok nebude ich totožnosť zverejnená.

TEXT ZHRNUTIA

SOGEAAL, ktorí sú všetci verejnými subjektmi, poskytli prevádzkovateľovi letiska v roku 2005 kapitálový príspevok vo výške 4 milióny EUR.

OPIS OPATRENÍ POMOCI

Tento prípad sa týka určitých obchodných vzťahov, ktoré môžu vyvolať závažné otázky v oblasti štátnej pomoci v súvislosti s letiskom v Alghero, ktoré sú rôznej povahy v závislosti od zainteresovaných strán.

— Možná štátna pomoc poskytnutá spoločnosti SOGEAAL (prevádzkovateľ letiska) na prevádzku letiska: Zdá sa, že región Sardínia financoval prevádzku letiska prostredníctvom úhrady strát letiska v súvislosti s dohodami uzatvorenými so spoločnosťou Ryanair, ktoré v rokoch 2002 – 2006 dosiahli celkovú výšku 8 miliónov EUR.

— Možná štátna pomoc poskytnutá spoločnosti SOGEAAL prostredníctvom navýšenia kapitálu: Akcionári spoločnosti

— Možná štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Ryanair: V rámci vzťahov medzi SOGEAAL a nízkonákladovou leteckou spoločnosťou Ryanair mohla táto spoločnosť získať štátnu pomoc vo forme nesprávnych a/alebo diskriminačných taríf za asistentské služby na zemi a dohody v oblasti odbytu.

— Možná štátna pomoc poskytnutá iným leteckým dopravcom: V rámci vzťahov medzi SOGEAAL a leteckými spoločnosťami Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti a Alpi Eagles mohli tieto spoločnosti získať štátnu pomoc vo forme nesprávnych a/alebo diskriminačných znížení taríf za manipulačné služby.

EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

Komisia dospela k záveru, že všetky preskúmané opatrenia pravdepodobne obsahujú prvky štátnej pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.

ZLUČITELNOSŤ POMOCI

Štátna pomoc v prospech spoločnosti SOGEAAL vo forme úhrad a navýšenia kapitálu spoločnosti SOGEAAL bola posúdená na základe uplatnenia článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES a článku 87 ods. 3 písm. a) a c). Komisia má v súčasnosti silné pochybnosti o tom, že sa táto pomoc môže považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom, pretože sa zdá, že nemožno uplatniť žiadnu z výnimiek zo všeobecného zákazu štátnej pomoci.

Štátna pomoc v prospech spoločnosti Ryanair by sa mohla vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom, ak by boli splnené podmienky uvedené v článku 87 ods. 3 písm. c). Komisia pochybuje o tom, že sú splnené tieto podmienky:

a) *Potreba a motivačný účinok.* Na dosiahnutie cieľov a získanie motivačného účinku sa pomoc na začatie činnosti musí časovo obmedziť a jej výška sa musí znižovať. Rôzne zmluvy uzatvorené medzi spoločnosťami Ryanair a SOGEAAL majú trvanie desať rokov a môžu sa predĺžiť na obdobie ďalších desať rokov alebo majú platnosť, ktorá Komisii nie je známa; pomoc nemá klesajúcu tendenciu.

Komisia sa domnieva, že na začatie činnosti nie je potrebná pomoc v trvaní desať rokov, pretože informácie o leteckom sektore získané pri príprave usmernení na rok 2005 naznačujú, že na to, aby sa leteckej spoločnosti umožnilo usadiť sa, ak je príslušná destinácia ekonomicky udržateľná, by malo postačovať obdobie maximálne troch rokov.

Z tohto dôvodu má Komisia v tomto štádiu pochybnosti týkajúce sa potreby pomoci.

Pokiaľ ide o motivačný účinok, Komisia sa domnieva, že vzhľadom na veľmi slabú klesajúcu tendenciu pomoci, je pravdepodobné, že pomoc nemá motivačný účinok. Z tohto dôvodu má Komisia v tomto štádiu pochybnosti týkajúce sa motivačného účinku pomoci.

b) *Pozitívny vplyv pomoci nevyrovnáva negatívny vplyv.* Komisia podotýka, že pomoc by mohla mať negatívny vplyv na konkurenčné letecké spoločnosti, ako aj na konkurenčné letiská.

Vzhľadom na tieto prvky má Komisia pochybnosti týkajúce sa možnosti vyhlásiť pomoc spoločnosti Ryanair za zlučiteľnú so spoločným trhom.

Štátna pomoc v prospech iných leteckých dopravcov by sa mohla vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom, ak by boli splnené podmienky uvedené v článku 87 ods. 3 písm. c). Vzhľadom na chýbajúce informácie o zmluvách uzatvorených s týmito spoločnosťami a o spôsobe pridelovania pomoci má však Komisia v tomto štádiu konania pochybnosti o tom, že sú poskytnuté opatrenia pomoci potrebné, že majú motivačný účinok a že pozitívny vplyv vyrovnáva negatívny.

V zmysle ustanovení článku 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 môže byť každá nezákonná pomoc predmetom vymáhania od príjemcu.

TEXT LISTU

„La Commissione desidera informare le autorità italiane che, dopo aver esaminato le informazioni di cui dispone sulle misure di aiuto in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

1. PROCEDIMENTO

1.1. Corrispondenza intercorsa con il denunziante

1. In data 22 dicembre 2003 la Commissione ha ricevuto una lettera di Air One SpA, nella quale il vettore aereo italiano denunciava che i gestori di diversi aeroporti italiani avrebbero concesso aiuti illegali alla compagnia aerea irlandese Ryanair in forza di vari contratti conclusi in violazione dei principi della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato. La denuncia verteva sugli aeroporti di Alghero, Pescara e Roma che sono gestiti, rispettivamente, da SOGEAAL SpA, SAGA SpA e Aeroporti di Roma SpA. Il denunziante richiamava inoltre l'attenzione della Commissione sulla possibilità che anche le società di gestione degli aeroporti di Pisa, Treviso e Bergamo (Orio al Serio) avessero concesso vantaggi indebiti a Ryanair.
2. Alcuni mesi dopo aver inoltrato il suo reclamo, con lettera dell'11 giugno 2004 il denunziante ha chiesto formalmente alla Commissione di definire la sua posizione in merito, ai sensi dell'articolo 232 del trattato CE, ed ha introdotto un ricorso per carenza dinanzi al Tribunale di primo grado. Il Tribunale ha respinto il ricorso con la seguente motivazione: *“questi elementi, considerati nel loro insieme, non permettono di ritenere che, alla data della diffida ad agire, la durata dell'esame della denuncia eccedesse i limiti del termine ragionevole”* ⁽¹⁾.
3. Con lettera del 21 novembre 2005 (protocollata con il rif. A/29782) il denunziante ha chiesto alla Commissione di estendere la sua indagine agli aeroporti di Bari e di Brindisi. Con lettera del 18 maggio 2006 (A/38586) il denunziante ha chiesto formalmente alla Commissione di definire la sua posizione a norma dell'articolo 232 del trattato CE. La Commissione ha risposto a tale richiesta con lettera del 14 luglio 2006 (D 2006 214503).
4. Successivamente, con lettere datate 26 ottobre 2006 e 10 gennaio 2007, il denunziante ha circoscritto le sue obiezioni ai presunti aiuti concessi in forza degli accordi conclusi tra la società di gestione dell'aeroporto di Alghero (SOGEAAL SpA) e Ryanair. Con lettera del 12 febbraio 2007 (A/24267) il denunziante invitava formalmente la Commissione, in conformità dell'articolo 232 del trattato CE, ad agire in proposito.

⁽¹⁾ Sentenza del 10 maggio 2006 nella causa T-395/04, *Air One SpA contro Commissione delle Comunità europee*.

1.2. Richieste di informazioni alle autorità italiane

5. Con lettera del 9 luglio 2004 (D 2004 2479) la Commissione ha trasmesso all'Italia copia della denuncia priva degli elementi di natura riservata; con lettera del 30 luglio 2004 (A/27773) queste ultime hanno chiesto una proroga della scadenza fissata per la comunicazione delle informazioni richieste, che è stata concessa dalla Commissione con lettera del 10 agosto 2004 (D 2004 14592). Le informazioni richieste sono state trasmesse con lettere datate 5 ottobre 2004 (A/32515) e 5 novembre 2004 (A/35490).
6. La Commissione ha chiesto un complemento di informazioni con lettera del 14 marzo 2005 (D 2005 105393) e, dopo una proroga chiesta dalle autorità italiane (lettera dell'11 aprile 2005 — A/9059) e accordata dalla Commissione (lettera del 16 aprile 2005 — D 2005 107779), informazioni supplementari sono state comunicate ai servizi della Commissione con lettere datate 17 giugno 2005 (A/16594) e 30 giugno 2005 (A/16594).
7. Con lettere del 27 giugno 2007 (D 2006 213595) e del 30 novembre 2006 (D 2006 224535) la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni che sono state parzialmente trasmesse in data 17 gennaio 2007 (A/21564). Un'ultima richiesta di informazioni è stata inviata all'Italia con lettera del 19 febbraio 2007 (D 2007 303966), la cui risposta è stata trasmessa il 16 marzo 2007 (A/26998) e il 26 marzo 2007 (A/27777).

1.3. La denuncia concernente l'aeroporto di Alghero

8. In sintesi, il denunziante lamenta quanto segue:
- la compagnia aerea Ryanair riceve vantaggi dal gestore aeroportuale di Alghero in forza di un contratto decennale (6,5 Mio EUR sarebbero stati versati a Ryanair tra il 2005 e il 2006),
 - il gestore aeroportuale svolge le sue attività riportando ingenti perdite, ascrivibili principalmente agli aiuti concessi a Ryanair, e
 - la Regione Sardegna rimborsa le perdite subite dal gestore aeroportuale.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE DI AIUTO

2.1. Aeroporto di Alghero

9. L'aeroporto di Alghero (AHO) nasce come aeroporto militare. Le infrastrutture aeroportuali sono state ampliate negli anni '60 e '80 e, a seguito della smilitarizzazione dei servizi di assistenza al volo, l'aeroporto è stato adibito al trasporto aereo civile. È ubicato nella parte nord-occidentale della Sardegna, a 120 km dall'aeroporto più vicino (Olbia) e a 190 km dal secondo aeroporto più vicino (Cagliari). L'aeroporto di Alghero non fa parte di un sistema aeroportuale.

10. Stando alle informazioni pubblicate nel sito Internet dell'aeroporto di Alghero, il livello di traffico passeggeri registrato nel 2005 e nel 2006 è di poco superiore ad 1 milione di passeggeri all'anno^(?). Secondo la medesima fonte, la capacità aeroportuale è superiore ai 2 milioni di passeggeri all'anno. Come dichiarato dalle autorità italiane e indicato nel piano industriale dell'aeroporto di Alghero, del 5 marzo 2004, elaborato da Roland Berger (in appresso "il piano industriale 2004"), il traffico passeggeri registrato nel periodo 2000-2003 è aumentato in modo considerevole (+ 34 %), grazie soprattutto alla presenza di operatori *low cost*, che attualmente rappresentano il 35,5 %^(?) del traffico totale.

2.2. SOGEAAL SpA e il sistema di gestione dell'aeroporto di Alghero

11. Secondo la descrizione fattane dalle autorità italiane, dal 1996 l'aeroporto è cogestito dalla Regione Sardegna e da una società denominata SOGEAAL SpA (in appresso "SOGEAAL"). La società è stata creata dalla Provincia di Sassari allo scopo di promuovere il rilancio economico-sociale e di valorizzare le risorse e le competenze locali. Il suo capitale sociale, dell'importo di 7 754 000 EUR, è attualmente detenuto dalla Regione autonoma della Sardegna (18,43 %), dalla Camera di Commercio di Sassari (21,7 %), dai Comuni di Alghero (10 %) e di Sassari (4,14 %), dalla S.F.I.R.S. SpA (la finanziaria pubblica regionale) (30,43 %) e dalla Provincia di Sassari (15 %); la SOGEAAL è pertanto un'impresa controllata al 100 % dallo Stato.
12. SOGEAAL è descritta come un gestore parziale precario, affidatario di singoli beni ed aree aeroportuali in applicazione dell'articolo 38 del Codice della navigazione ed autorizzato a percepire gli introiti generati dall'uso di tali beni (ad esempio i diritti di approdo e partenza, di sosta, di imbarco passeggeri, ecc.), ad eccezione delle entrate erariali che ricadono nella sfera di competenza regionale.
13. I compiti di gestione sono suddivisi tra la Regione Sardegna e SOGEAAL come segue: alla società spetta provvedere, con oneri a proprio carico, agli oneri di conduzione e manutenzione dei beni ricevuti in concessione. Restano di pertinenza della Regione Sardegna le piste, i piazzali, i raccordi di accesso e gran parte delle aree destinate ai movimenti di passeggeri, oltre al gettito dei diritti e tasse aeroportuali connessi all'uso di detti impianti e aree. Tali risorse della Regione sono vincolate ad interventi di manutenzione e di sicurezza delle infrastrutture di volo, definiti sulla base di piani annuali approvati dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e realizzati dal gestore aeroportuale. In base alle disposizioni vigenti, tali risorse erariali devono essere esclusivamente vincolate alla realizzazione degli interventi definiti nel piano annuale. Pertanto, i fondi non utilizzati per le finalità stabilite rimangono di piena competenza dello Stato.

^(?) <http://www.aeroportodialghero.it/sogeaal/statistiche.asp>

^(?) Dei 997 674 passeggeri che sono transitati per l'aeroporto di Alghero nel 2004, 345 367 erano trasportati da Ryanair.

14. Alla SOGEAAL compete provvedere, con onere a proprio carico, all'organizzazione e all'espletamento di controlli su passeggeri e sui bagagli — di cabina e da stiva — conformemente alle norme stabilite nel programma nazionale. La società compensa i costi discendenti da tali obblighi imputando un corrispettivo di 1,81 EUR per controllo passeggero e del suo bagaglio al seguito e di 1,96 EUR per controllo del bagaglio da stiva (100 %). Detti corrispettivi — approvati dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con decreto pubblicato nella Gazzetta ufficiale — sono applicati dalla rete di vendita IATA e sono imputati direttamente al passeggero al momento dell'acquisto del titolo di viaggio.
15. Secondo il piano industriale 2004, la SOGEAAL fornisce direttamente il 46 % di tutti i servizi di handling offerti dall'aeroporto di Alghero (servizi di assistenza passeggeri e di assistenza operazioni in pista) mentre EAS, una società controllata dal gruppo Toto SpA, il principale azionista del vettore aereo Air One, provvede al restante 54 % di tali servizi.
16. Nella lettera del 17 giugno 2005 le autorità italiane hanno sottolineato che, a motivo del sistema di concessione parziale, l'attribuzione di incentivi o l'applicazione di tariffe ridotte alle compagnie *low cost* non può essere compensata mediante altri ricavi aeroportuali, segnatamente quelli generati dalle attività prettamente commerciali. Soltanto se tutte le citate operazioni fossero state attribuite alla società SOGEAAL, tale gettito sarebbe stato trasferito dalla Regione Sardegna all'operatore aeroportuale, che ne sarebbe diventato unico proprietario.
17. Secondo alcune indicazioni in possesso della Commissione, dal 26 giugno 2006 SOGEAAL sarebbe diventata il gestore unico dei servizi aeroportuali. Infatti, stando alle informazioni fornite il 2 marzo 2007 dalle autorità italiane, la gestione totale dell'aeroporto sarebbe stata trasferita a SOGEAAL mediante accordo firmato il 26 giugno 2006. A tutt'oggi, la Commissione non ha ricevuto altre informazioni in proposito. L'informazione sarebbe tuttavia contraddetta da alcuni articoli di stampa del maggio 2007 pubblicati su Internet, dai quali si evince che la concessione della gestione totale dell'aeroporto non sarebbe ancora avvenuta ⁽⁴⁾.

2.3. Le misure di aiuto oggetto del procedimento

2.3.1. Il protocollo

18. Ryanair ha sottoscritto il 24 gennaio 2002 un protocollo (in appresso "il protocollo") con l'Assessorato al turismo della Regione Sardegna. Il protocollo riconosce il significativo contributo che i servizi aerei di linea della compagnia Ryanair sulle rotte Londra (Stansted)-Alghero apportano all'economia della Sardegna e prevede la cooperazione tra la Regione Sardegna e Ryanair allo scopo di sviluppare il turismo e l'occupazione nella regione. Il protocollo non stabilisce alcun sostegno finanziario a favore di Ryanair.

2.3.2. Gli accordi tra SOGEAAL e Ryanair

19. In data 25 gennaio 2002 (il giorno successivo alla firma del citato protocollo) Ryanair ha firmato un accordo con la società SOGEAAL SpA inteso ad incrementare il traffico passeggeri dell'aeroporto di Alghero (in appresso "l'accordo 2002"). In base all'accordo 2002, il cui testo non è stato trasmesso ai servizi della Commissione, SOGEAAL sostiene di aver versato [tra 400 000 e 600 000 EUR] (*) a Ryanair come "contributo di marketing".
20. Il 1° settembre 2003, SOGEAAL ha firmato con Ryanair altri due accordi per un periodo di 11 anni (dal 30 ottobre 2003 al 31 dicembre 2014, prorogabili di altri 10 anni) allo scopo di ampliare i collegamenti di Ryanair da e verso l'aeroporto di Alghero. Tali accordi dovevano sostituire e riprendere il contenuto dell'accordo 2002.
21. Il primo dei due accordi (in appresso "*Marketing Agreement 2003*") stabilisce principalmente che Ryanair percepirà contributi di co-marketing a fronte dell'apertura di una nuova rotta internazionale e di una seconda frequenza sulla medesima rotta (annuale e stagionale). L'accordo fissa anche un contributo *à tantum* per le attività di co-marketing per il primo anno di operazioni su ciascuna rotta internazionale.
22. In base alle disposizioni stabilite al punto K del *Marketing Agreement 2003*, disposizioni analoghe a quelle stabilite nell'accordo sono applicabili a tutte le compagnie aeree di linea europee che intendono assumere impegni equivalenti, con un equivalente livello di rischio, e capaci di apportare competenze comparabili nel marketing di nuove rotte da e verso gli aeroporti italiani minori.
23. Il secondo dei due accordi (in appresso "*Handling Service Agreement 2003*") concerne i servizi di assistenza e i servizi connessi. L'accordo contiene le disposizioni applicabili alla fornitura a Ryanair di servizi di handling da parte di SOGEAAL.
24. Tanto il *Marketing Agreement 2003* che l'*Handling Service Agreement 2003* sono soggetti ad una clausola di riservatezza che impone alle parti contraenti di mantenere il riserbo su qualsiasi argomento trattativo.
25. Il 16 novembre 2006 le parti hanno sottoscritto un accordo supplementare (in appresso "*Supplemental Agreement*"). Il *Supplemental Agreement*, entrato in vigore il 1° gennaio 2007, definisce gli "obiettivi generali" che Ryanair intende conseguire nelle sue operazioni aeree ad Alghero. Il *Supplemental Agreement* è descritto come una *componente fondamentale dell'accordo principale* e rimarrà in vigore fintanto che sarà valido detto "accordo principale". A questo proposito il documento fa riferimento ad un "accordo sui servizi aeroportuali" (non datato), ma non è chiaro se si tratti del *Marketing Agreement 2003*, dell'*Handling Service Agreement 2003* o di una combinazione di entrambi.

⁽⁴⁾ http://www.algheronotizie.it/articoli.php?id_articolo=3908 e http://www.algheronotizie.it/articoli.php?id_articolo=3920

^(*) Le cifre esatte sono state sostituite da una forcella al fine di tener conto del segreto commerciale.

2.3.3. La convenzione del 2002 tra SOGEAAL e la Regione Sardegna

26. Il 30 dicembre 2002 è stato firmato un accordo (in appresso "convenzione 2002") tra la Regione Sardegna e SOGEAAL SpA. In applicazione della convenzione:
- la Regione Sardegna riconosce che l'accordo decennale sottoscritto il 25 gennaio 2002 tra la compagnia aerea irlandese Ryanair e la società di gestione SOGEAAL, e finalizzato all'incremento del traffico passeggeri all'aeroporto di Alghero con rimborso delle spese sostenute, è stato adottato in forza del protocollo firmato tra Ryanair e la Regione stessa il 24 gennaio 2002, al quale viene fatto riferimento come "accordo 2002",
 - SOGEAAL dichiara di aver versato [tra 400 000 e 600 000 EUR] a Ryanair in base all'accordo 2002 firmato con il vettore aereo irlandese e si impegna a rafforzare la sua azione nell'intento di sviluppare il traffico aereo tra l'aeroporto di Alghero e la Gran Bretagna con tutti i vettori che sono in grado di attivare voli di linea giornalieri a prezzi contenuti per almeno dieci mesi all'anno,
 - la Regione si impegna a versare [tra 400 000 e 600 000 EUR] a SOGEAAL per le spese già sostenute e che sosterrà in relazione agli impegni concordati tra SOGEAAL e Ryanair.
27. Nessuno dei menzionati accordi è stato notificato alla Commissione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

2.4. Incentivi concessi a Ryanair

2.4.1. Le rotte operate da Ryanair

28. Ryanair effettua voli da e verso l'aeroporto di Alghero fin dal 2000. Come indicato dalle autorità italiane, la compagnia aerea irlandese ha progressivamente avviato servizi di traffico aereo sulle seguenti rotte: Alghero-Londra (Stansted) dal giugno 2000; Alghero-Hahn dall'ottobre 2003 e Alghero-Gerona dal febbraio 2004. Dalle informazioni pubblicate nel sito Internet dell'aeroporto di Alghero si evince che Ryanair effettua collegamenti anche tra Alghero e Liverpool, Düsseldorf (Weeze), Dublino, East Midlands e Pisa ⁽⁵⁾. Il sito di Ryanair indica che sono attualmente operativi i collegamenti tra Alghero e Milano (Orio al Serio), Brema e Stoccolma (Skavsta) ⁽⁶⁾.
29. Con lettera del 17 giugno 2005, le autorità italiane hanno precisato che prima dell'arrivo di Ryanair nessun altro vettore aereo aveva operato i collegamenti sopra menzionati.

2.4.2. Sostegno al marketing e altri contributi versati a Ryanair in relazione alle nuove rotte

30. In base alle condizioni stabilite nel *Marketing Agreement* 2003, Ryanair offre servizi aerei di linea giornalieri per passeggeri tra Alghero e Londra Stansted e si impegna ad attivare ulteriori servizi aerei giornalieri per passeggeri tra Francoforte Hahn e altre destinazioni della rete Ryanair.

Ryanair provvede altresì ai servizi relativi alla pubblicità, alle vendite promozionali e alle relazioni pubbliche.

31. Come corrispettivo dei citati servizi, il *Marketing Agreement* 2003 dispone che SOGEAAL verserà [tra 400 000 e 600 000 EUR] all'anno in relazione alla prima frequenza giornaliera su base annua per ciascuna rotta internazionale e [tra 200 000 e 450 000 EUR] all'anno per ogni seconda frequenza giornaliera durante la sola stagione estiva. Qualora Ryanair non raggiunga il livello minimo di servizi indicato tra gli obiettivi, l'importo versato da SOGEAAL è ridotto in misura proporzionale.
32. Il *Marketing Agreement* 2003 prevede inoltre un contributo *tantum* di [tra 100 000 e 300 000 EUR] per il primo anno di sfruttamento di ciascuna rotta internazionale, ad eccezione di Londra (Stansted), e di [tra 25 000 e 100 000 EUR] per il secondo e terzo anno (ciascuno) di sfruttamento di tale nuova rotta.
33. Tutte le somme sono versate a Ryanair a fronte di fatture corredate della documentazione giustificativa e sono ridotte pro rata nell'eventualità che Ryanair non riesca a conseguire le prestazioni minime stabilite.
34. Stando alle informazioni trasmesse dalle autorità italiane il 17 giugno 2005, nel periodo 2000-2004 Ryanair ha ricevuto, in applicazione delle descritte condizioni del *Marketing Agreement* 2003, un contributo medio compreso tra [...] e [...] per passeggero imbarcato in funzione del numero dei passeggeri trasportati annualmente, che varia tra [...] e [...]. Questo risultato è illustrato nella tabella seguente:

Anno	Incentivi		
	Sostegno al marketing in EUR	N. di passeggeri Ryanair	Sostegno medio per passeggero imbarcato in EUR
2000	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]

35. A titolo comparativo, il piano industriale 2004 indica un ricavo netto per passeggero di SOGEAAL pari a 7,7 EUR per passeggero nel 2003.
36. Il contributo di marketing è aumentato nel tempo. Secondo le informazioni trasmesse dall'Italia il 2 marzo 2007, tale contributo ha raggiunto [tra 1 500 000 e 3 000 000 EUR] nel 2006, il che significa che, complessivamente, nel periodo 2000-2006, Ryanair avrebbe ricevuto da SOGEAAL poco meno di [tra 5 e 15 Mio EUR] per il sostegno al marketing in base al *Marketing Agreement* 2003. Come già menzionato, il *Marketing Agreement* è valido fino al 2013, ed è rinnovabile per un ulteriore periodo di dieci anni.

⁽⁵⁾ <http://www.aeroportodialghero.it/voli/compagnie.asp>

⁽⁶⁾ <http://www.ryanair.com>

37. Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane si evince che, al 1° gennaio 2007, in base alle disposizioni del *Supplemental Agreement* del 2006, Ryanair riceve un premio per buone prestazioni (“*success fee*”) variabile tra [...] EUR e [...] EUR per passeggero se raggiunge pienamente gli obiettivi stabiliti in termini di passeggeri trasportati e di voli effettuati annualmente come indicato nella seguente tabella:

Obiettivi totali in termini di passeggeri trasportati e di voli effettuati all'anno			
Anno	Numero di voli Ryanair stabilito come obiettivo minimo	Numero di passeggeri in arrivo/partenza con voli Ryanair stabilito come obiettivo minimo	Premio corrispondente in EUR (nell'ipotesi di conseguimento di entrambi gli obiettivi)
2006	[...]	[...]	[tra 2 000 000 e 3 000 000]
2007	[...]	[...]	[tra 3 000 000 e 4 000 000]
2008	[...]	[...]	[tra 3 000 000 e 4 000 000]
2009	[...]	[...]	[tra 3 000 000 e 4 000 000]
2010	[...]	[...]	[tra 3 000 000 e 4 000 000]

38. Il *Supplemental Agreement* prevede un sistema sanzionatorio applicabile nell'eventualità che Ryanair cancelli dei voli o non raggiunga gli obiettivi stabiliti in termini di passeggeri e di voli. In particolare, nessun premio viene versato se Ryanair trasporta un numero di passeggeri compreso tra [...] e [...] dell'obiettivo fissato per i passeggeri in arrivo e in partenza e qualora tale numero sia inferiore al [...] Ryanair è tenuta a restituire il premio ricevuto nei precedenti due anni.

2.4.3. Riduzioni per i servizi di handling accordate a Ryanair e ad altri vettori aerei

39. Con lettera del 2 marzo 2007 le autorità italiane hanno precisato che le tariffe standard per i servizi di handling attualmente praticati all'aeroporto di Alghero sono le seguenti: 24,79 EUR per tonnellata per tratta nazionale e 28,41 EUR per tonnellata per tratta internazionale. Le tariffe sono in vigore dal 1999 e sono applicabili a tutti i vettori aerei indipendentemente dalla durata del volo o dal periodo dell'anno in cui il servizio aereo è fornito. Il tariffario dei servizi di handling è pubblicamente consultabile nel sito Internet dell'aeroporto di Alghero (7).
40. Le autorità italiane hanno comunicato l'esistenza di riduzioni del 30 % rispetto alle tariffe ordinarie praticate dall'aeroporto di Alghero, applicabili per brevi periodi alle rotte verso nuove destinazioni. Tali riduzioni sarebbero giustificate, a detta delle autorità italiane, dall'importante ruolo svolto dai nuovi collegamenti aerei nell'aumento della visibilità dell'aeroporto sardo a livello europeo ed internazionale.
41. Inoltre, SOGEAAL applica tariffe ridotte, a seguito di negoziati condotti con i vettori in questione, alle compagnie aeree che effettuano voli di linea per lunghi periodi o che attivano rotte verso nuove destinazioni.
42. Infatti, in base all'*Handling Service Agreement* 2003, nel periodo 2003-2006 Ryanair ha pagato una “tariffa forfettaria” pari a 129 EUR per rotazione. Dal 1° gennaio 2007, in applicazione del *Supplemental Agreement* firmato nel 2006, tale forfait è stato sostituito da un diritto di servizio di handling per volo pari a [tra 400 e 500] EUR per servizi di terminal/infrastrutture.
43. Con riferimento ad altri vettori aerei, le autorità italiane hanno fornito alla Commissione le seguenti informazioni:

Vettore aereo	Tariffa in EUR	Destinazione	Tipo di aeromobile
Europe Air Post	200/rotazione	Parigi	737/800
Air Dolomiti	17,35/tonnellata	Verona, Bologna	ATR 42/72
Air Vallese	10/tonnellata	Perugia	D 328
Alpi Eagles	Circa 150/rotazione	Venezia, Bologna, Trieste	Fokker 100

(7) <http://www.aeroportodialghero.it/sogeaal/handling.asp>

44. A titolo illustrativo, nel 2003 la tariffa standard applicata da SOGEAAL per i servizi di handling ⁽⁸⁾ per un Boeing 737 era di 930 EUR a rotazione.

2.5. Sostegno finanziario a SOGEAAL

45. Secondo la relazione annuale del collegio sindacale datata 9 gennaio 2007 e il piano industriale del 2004, SOGEAAL sembrerebbe subire gravi perdite economiche a fronte dei servizi forniti ai vettori aerei *low cost* e in particolare a Ryanair ⁽⁹⁾. Dal piano industriale 2004 risulta che il risultato operativo e il margine operativo lordo registrati nel 2003 erano inferiori ai ricavi, rispettivamente, del - 24,9 % e del - 23,8 %; il piano prevedeva inoltre che il margine operativo lordo negativo sarebbe aumentato negli anni successivi a causa dell'impatto dei vettori *low cost* sugli introiti generati dalle attività di trasporto aereo e che, secondo le previsioni, i ricavi provenienti dalle attività commerciali diverse dai servizi aerei non sarebbero stati sufficienti a compensare le perdite.
46. Il piano industriale 2004 osserva che il risultato operativo dei servizi di handling di SOGEAAL è pari a - 22 % e che tale margine negativo, dovuto alla presenza di vettori *low cost*, è di gran lunga inferiore al risultato operativo conseguito mediamente dai gestori di servizi di handling.
47. Stando al piano industriale 2004 i ricavi insufficienti sono imputabili piuttosto alle modeste entrate generate dalle operazioni aeroportuali (7,7 EUR per passeggero nel 2003) che a costi elevati. In particolare, il piano afferma che i ricavi provenienti dai servizi di handling sono inferiori alla media settoriale a causa dell'incidenza della presenza dei vettori *low cost*.
48. Nel piano industriale 2004 si legge inoltre che le perdite sono parzialmente compensate dai ricavi delle attività prettamente commerciali e in parte mediante finanziamento della regione: al riguardo è registrato un contributo pari a 1 170 000 EUR per il 2003 (che presumibilmente è costituito da fondi regionali).
49. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia il 2 marzo 2007, tra il 2002 e il 2006 SOGEAAL ha ricevuto [tra 70 000 e 80 000] EUR dalla Regione Sardegna a compensazione dei contributi di marketing e di pubblicità concessi a Ryanair, come riportato nella seguente tabella:

Anno	Sostegno di marketing versato da SOGEAAL a Ryanair (in EUR)	Contributo per il sostegno di marketing della Regione Sardegna (in EUR)	Differenza: sostegno di marketing a carico di SOGEAAL (in EUR)
2000	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]

⁽⁸⁾ Secondo il piano industriale 2004.

⁽⁹⁾ L'analisi della contabilità di SOGEAAL per l'esercizio 2003 evidenzia che sia nel 2002 che nel 2003 il costo del "sostegno al marketing" per Ryanair rappresenta quasi la totalità dei costi sostenuti alla voce "Pubblicità e promozione".

Anno	Sostegno di marketing versato da SOGEAAL a Ryanair (in EUR)	Contributo per il sostegno di marketing della Regione Sardegna (in EUR)	Differenza: sostegno di marketing a carico di SOGEAAL (in EUR)
2003	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]

50. Le autorità italiane dichiarano che i contributi ricevuti dalla Regione Sardegna sono stati accordati dietro presentazione da parte di SOGEAAL di una particolareggiata distinta dei costi sostenuti per lo sviluppo del traffico aereo mediante la concessione di incentivi ai vettori *low cost*.
51. La Commissione apprende che il pagamento di 500 000 EUR per l'anno 2002 è stato effettuato in applicazione della convenzione del 2002. Il denunziante afferma altresì che in data 29 marzo 2005 SOGEAAL avrebbe ricevuto un conferimento di capitale pari a 4 Mio EUR mediante risorse statali per far fronte alle perdite subite nella gestione dell'aeroporto. Le autorità italiane, in risposta ad una domanda di chiarimenti a tale proposito, hanno affermato che l'aumento di capitale si rendeva necessario affinché SOGEAAL potesse raggiungere la quota di capitale richiesta dalla legislazione italiana ([tra 70 000 e 80 000] EUR) per assicurare la gestione completa dell'aeroporto.

3. EVOLUZIONE DEL SETTORE AEROPORTUALE E DELLA NATURA DEGLI AEROPORTI

52. Fino a tempi recenti, lo sviluppo degli aeroporti rispondeva in molti casi ad una logica prettamente territoriale, o in certi casi, ad esigenze militari. La gestione degli aeroporti era organizzata come un'attività amministrativa e non come un'attività commerciale.
53. In tale contesto, il finanziamento degli aeroporti e delle relative infrastrutture era considerata una questione di competenza delle autorità pubbliche che, in linea di massima, non dava luogo ad aiuti di Stato ⁽¹⁰⁾.
54. La situazione è tuttavia cambiata negli ultimi anni. Benché in alcuni casi persistano ancora considerazioni relative alla pianificazione territoriale e alle strutture amministrative, in molti altri casi gli aeroporti sono passati dal controllo statale a quello regionale e la relativa gestione può ora essere assicurata tanto da un'impresa pubblica che privata. Il processo di trasferimento al settore privato ha generalmente assunto la forma di una privatizzazione o di una progressiva apertura del capitale.

⁽¹⁰⁾ Si veda ad esempio il punto 12 della comunicazione della Commissione "Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione" (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5).

55. In conseguenza di ciò, l'industria aeroportuale comunitaria è stata protagonista di una profonda ristrutturazione organizzativa che è espressione non soltanto dell'interesse sostenuto di investitori privati nel settore stesso, ma anche del mutato atteggiamento delle autorità pubbliche rispetto alla partecipazione dei privati allo sviluppo degli aeroporti. Questa evoluzione è sfociata in una maggiore diversificazione e complessità delle funzioni assolate dagli aeroporti.
56. Tale recente evoluzione ha influenzato anche le relazioni commerciali tra gli aeroporti. Mentre in passato gli aeroporti erano per la maggior parte gestiti come infrastrutture volte ad assicurare l'accessibilità e lo sviluppo territoriale, negli ultimi anni gli aeroporti hanno sviluppato in misura sempre crescente obiettivi di tipo commerciale facendosi concorrenza sul mercato per attirare il traffico aereo.
57. La mutata natura degli aeroporti deve pertanto trovare riscontro nella valutazione giuridica delle attività aeroportuali effettuata ai fini dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato. Non è più possibile considerare la costruzione e la gestione degli aeroporti come funzioni svolte da un'amministrazione, le cui attività generalmente non formano oggetto del controllo sugli aiuti di Stato. Questa considerazione ha portato la Corte, nel 2000, a statuire che la gestione di un grande aeroporto internazionale costituisce un'attività economica ⁽¹¹⁾. Vista l'evoluzione in corso nel settore aeroportuale, dopo di allora la Commissione ha esteso tale approccio a tutte le tipologie di aeroporti, compresi gli aeroporti minori (quale l'aeroporto oggetto della presente decisione), negli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, adottati nel 2005 (in appresso "Orientamenti comunitari 2005") ⁽¹²⁾.
58. Alla luce della recente trasformazione, la Commissione ritiene che oramai, dopo la sentenza del 2000, non sia più possibile escludere a priori l'applicazione della normativa in materia di aiuti di Stato agli aeroporti.

4. VALUTAZIONE DELL'ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

59. L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE recita: "sono incompatibili con il mercato comune, 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".
60. I criteri stabiliti nell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono cumulativi. Pertanto, al fine di determinare se le

misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte. In particolare, il sostegno finanziario:

- è concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali,
 - favorisce talune imprese o talune produzioni, vale a dire che conferisce un vantaggio che è accordato in modo selettivo a talune imprese o alla produzione di taluni beni,
 - distorce o minaccia di distorcere la concorrenza, e
 - incide sugli scambi fra Stati membri.
61. Nel valutare se la concessione selettiva di risorse statali ad un'attività economica costituisca un vantaggio tale da rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, occorre tener conto dell'articolo 295 del trattato, in forza del quale il trattato stesso lascia del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri ⁽¹³⁾. Pertanto, in base a una costante giurisprudenza della Corte ⁽¹⁴⁾, non si ravvisa un aiuto di Stato laddove lo Stato investe o conclude un accordo commerciale a condizioni che risulterebbero accettabili per un investitore privato operante alle normali condizioni dell'economia di mercato. Secondo la Corte di giustizia, tale principio dell'investitore operante in un'economia di mercato significa che il finanziamento pubblico non costituisce aiuto di Stato laddove "in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibili, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato il conferimento di capitale" ⁽¹⁵⁾.

4.1. Trasferimento di risorse statali

62. È considerato aiuto di Stato qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscano nell'esercizio di competenze conferite loro dallo Stato. Come statuito dalla Corte ⁽¹⁶⁾ per essere qualificati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, le risorse devono: a) essere concesse direttamente o indirettamente mediante risorse statali e b) essere imputabili allo Stato.

4.1.1. Sostegno concesso a Ryanair mediante la riduzione delle tariffe per servizi di handling e sostegno di marketing concesso a Ryanair

63. Per quanto concerne il sostegno a favore di Ryanair, si deve stabilire se esso è concesso mediante risorse statali e se la concessione è imputabile allo Stato.

⁽¹³⁾ Cfr. nota 1, punto 42.

⁽¹¹⁾ Sentenza del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, *Aéroports de Paris contro Commissione delle Comunità europee* (Racc. [2000], pag. II-3929), confermata dalla sentenza del 24 ottobre 2002 causa C-82/01 (Racc. [2002], pag. I-09297), punto 75 con ulteriori riferimenti.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Si veda la Sentenza della Corte, del 16 maggio 2002, nella causa C-482/99, Racc. [2002], pag. I-4397, nonché le conclusioni dell'avvocato generale Geelhoed del 27 settembre 2001, nelle cause congiunte C-328/99, *Italia contro Commissione*, e C-399/00, *SIM 2 Multimedia SpA contro Commissione*.

⁽¹⁵⁾ Causa 40/85, *Regno del Belgio contro Commissione delle Comunità europee*. Racc. [1986] I-2321.

⁽¹⁶⁾ Cfr. Sentenza della Corte, del 16 maggio 2002, C-482/99, *Francia contro Commissione (Stardust Marine)*. Racc. [2002], pag. I-4397.

4.1.1.1. Risorse sotto il controllo pubblico

64. Il sostegno concesso a Ryanair è stato finanziato mediante le risorse di SOGEAAL. Pertanto, si deve esaminare se le risorse di SOGEAAL siano controllate dallo Stato.
65. Come evidenziato dalla Corte nella sentenza *Stardust Marine*: “l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE comprende tutti gli strumenti pecuniari che le autorità pubbliche possono realmente usare per sostenere imprese, a prescindere dal fatto che questi strumenti appartengano o meno permanentemente al patrimonio dello Stato. Pertanto, anche se le somme corrispondenti alla misura in questione non sono permanentemente in possesso del Tesoro pubblico, il fatto che restino costantemente sotto il controllo pubblico, e dunque a disposizione delle autorità nazionali competenti, è sufficiente perché esse siano qualificate risorse statali. [...] lo Stato è perfettamente in grado, esercitando la sua influenza dominante su tali imprese, di orientare l'utilizzazione delle risorse di queste ultime per finanziare, se del caso, vantaggi specifici a favore di altre imprese. [...] la situazione di un'impresa pubblica non può essere paragonata a quella di un'impresa privata. Infatti, lo Stato può perseguire, tramite le sue imprese pubbliche, finalità diverse da quelle commerciali, così come ricordato nell'undicesimo considerando della direttiva 80/723/CEE”⁽¹⁷⁾.
66. La direttiva 80/723/CEE contiene la seguente definizione di impresa pubblica: “ogni impresa nei confronti della quale i poteri pubblici possano esercitare, direttamente o indirettamente, un'influenza dominante per ragioni di proprietà, di partecipazione finanziaria o della normativa che la disciplina”⁽¹⁸⁾. Nella fattispecie, le risorse di SOGEAAL sembrano essere poste sotto il controllo statale. Infatti SOGEAAL deve essere considerata un'impresa pubblica ai sensi della definizione datane dalla direttiva 80/723/CEE. SOGEAAL SpA è un'impresa di proprietà pubblica al 100 %. Il capitale azionario è suddiviso tra la Regione Autonoma della Sardegna, la Camera di commercio di Sassari, i Comuni di Alghero e di Sassari, la finanziaria pubblica regionale S.F.I.R.S. SpA e la Provincia di Sassari. Tale composizione determina, di per sé, la natura di impresa pubblica della società, ai sensi delle disposizioni della direttiva. Concludendo, le risorse di SOGEAAL sono risorse statali ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

4.1.1.2. Imputabilità allo Stato

67. La Corte ha statuito nella causa *Stardust Marine*: “anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle operazioni di quest'ultima, l'esercizio effettivo di tale controllo nel caso concreto non può essere automaticamente presunto. Un'impresa pubblica può agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato. [...] Pertanto, il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto

il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultima misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure”⁽¹⁹⁾.

68. Nella fattispecie, vi sono diversi indicatori che suggeriscono che le decisioni prese da SOGEAAL di concedere risorse a favore di Ryanair sono imputabili allo Stato. In primo luogo, tutti i membri del Consiglio di amministrazione dell'aeroporto sono nominati dagli azionisti pubblici, e i rappresentanti degli organismi pubblici (comuni, ecc.) sono membri del Consiglio di amministrazione di SOGEAAL e conseguentemente prendono parte al processo decisionale del gestore aeroportuale. Giova osservare altresì che il presidente del collegio sindacale è nominato dal ministro dei Trasporti.
69. In secondo luogo, la Regione stessa è parte del protocollo sottoscritto con Ryanair che stabilisce una cooperazione con il vettore irlandese finalizzata allo sviluppo del turismo e dell'occupazione in Sardegna. Il protocollo fa inoltre espresso riferimento alla convenzione conclusa tra la Regione e SOGEAAL. Come indicato dalle autorità italiane, la Regione Sardegna stessa rimborsa SOGEAAL, in base alla convenzione 2002, reintegrando i contributi versati a Ryanair dietro presentazione di una dettagliata distinta di tutti i costi sostenuti da SOGEAAL. Tale fatto è anche espresso chiaramente in una relazione redatta dalla Regione Sardegna nel 2006⁽²⁰⁾, nella quale si ribadisce espressamente l'impegno diretto della Regione nel sostegno finanziario alle compagnie *low cost*. La decisione di SOGEAAL di concedere risorse a Ryanair è pertanto stata esplicitamente avallata dalla Regione Sardegna.
70. Pertanto, la Commissione conclude che, a questo stadio del procedimento, è probabile che le misure a favore di Ryanair comportino la concessione, indirettamente per il tramite di SOGEAAL, di risorse statali e che tale concessione sia imputabile allo Stato.

4.1.2. Sostegno concesso a SOGEAAL dalla Regione Sardegna

71. Il rimborso effettuato dalla Regione Sardegna a favore di SOGEAAL a fronte delle perdite subite nell'ambito del contratto stipulato con Ryanair così come l'aumento di capitale sono stati finanziati dalle autorità pubbliche dal loro bilancio di esercizio. Ne consegue, che essi sono finanziati con risorse statali e che le corrispondenti decisioni di finanziamento sono imputabili allo Stato.

4.2. Vantaggi

72. Nella fattispecie, vanno distinte tre tipologie di vantaggi potenziali: a) vantaggio potenziale concesso ai vettori aerei con riferimento alle tariffe ridotte applicabili ai servizi di handling; b) vantaggio potenziale concesso a Ryanair con riferimento al sostegno al marketing e ad altri contributi; c) vantaggio potenziale conferito a SOGEAAL.

⁽¹⁷⁾ Cfr. nota 16; punti 37, 38 e 39.

⁽¹⁸⁾ Cfr. direttiva 80/723/CEE della Commissione, del 25 giugno 1980, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche (modificata dalla direttiva 93/84/CEE, del 30 settembre 1993, e dalla direttiva 2000/52/CE, del 26 luglio 2000) (GU L 193 del 29.7.2000, pag. 75), articolo 2, paragrafo 1, lettera b).

⁽¹⁹⁾ Cfr. Sentenza della Corte, del 16 maggio 2002, C-482/99, *Francia contro Commissione (Stardust Marine)*. Racc. [2002], pag. I-4397.

⁽²⁰⁾ “Due anni e mezzo di governo della Regione 2004-2006”, Regione Sardegna, pagine 63 e 72, <http://www.regione.sardegna.it/regione/bilancio.html>

4.2.1. *Vantaggio potenziale concesso ai vettori aerei con riferimento alle tariffe ridotte per i servizi di handling*

73. Come indicato dalle autorità italiane, Ryanair e altre compagnie aeree, quali Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti e Alpi Eagles godono di riduzioni sulle tariffe praticate per i servizi di handling dell'aeroporto di Alghero. Sebbene disponga di alcune informazioni sulle riduzioni concesse a Ryanair, la Commissione non ha ricevuto né il testo degli accordi conclusi tra queste altre compagnie e SOGEAAL né ulteriori informazioni in proposito.

74. Giova osservare che nella decisione Aeroporto di Manchester ⁽²¹⁾ la Commissione ha stabilito che riduzioni di durata limitata, offerte e concesse senza operare alcuna discriminazione tra gli utenti di un aeroporto, non rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 87 del trattato poiché non causano distorsioni della concorrenza. Per contro, la Commissione aveva precisato che una riduzione o un sistema di riduzioni che dia luogo ad un trattamento preferenziale a favore di una determinata impresa poteva rientrare nel campo d'applicazione dell'articolo 87 del trattato CE.

75. Specificamente, la decisione nel caso Aeroporto di Manchester stabilisce che *“la concessione di sconti sui diritti di approdo è una prassi commerciale normale che gli aeroporti generalmente applicano per promuovere nuovi servizi e attirare nuovi clienti. Se il gestore aeroportuale è un organismo pubblico, i minori ricavi percepiti a fronte delle riduzioni tariffarie offerte costituiscono risorse statali e sorge quindi il problema di stabilire se tali misure rientrino nel campo di applicazione dell'articolo 87. Detto articolo trova applicazione ogniqualvolta una riduzione o un sistema di riduzioni sia inteso a riservare un trattamento privilegiato ad una specifica impresa. [...] Per contro, gli sconti accordati non ricadono nelle ipotesi contemplate dall'articolo 87 se, per come sono concepite, tali misure possono essere considerate di breve durata e non discriminatorie tra gli utenti delle infrastrutture aeroportuali. Il punto sostanziale consiste pertanto nel definire quali siano il significato e le implicazioni della non discriminazione nel contesto della fornitura dei servizi connessi all'uso delle infrastrutture aeroportuali”* ⁽²²⁾.

76. La Commissione inoltre riconosce nella decisione Aeroporto di Manchester che possono essere praticati due tipi di riduzioni: le riduzioni volte ad incoraggiare le compagnie aeree ad avviare servizi di volo verso nuove destinazioni tuttora prive di collegamento con l'aeroporto che concede gli incentivi, e quelle intese a stimolare l'aumento del volume di traffico da e verso destinazioni già collegate all'aeroporto ⁽²²⁾. Nella decisione Charleroi ⁽²³⁾, la Commissione ha stabilito che anche un

sistema di c.d. riduzioni promozionali può rientrare nella definizione di un sistema di riduzioni dei diritti aeroportuali non discriminatorio e limitato nel tempo ⁽²⁴⁾.

77. La Commissione ritiene, a questo stadio, che gli accordi conclusi da SOGEAAL con diversi vettori aerei non soddisfano i criteri stabiliti nelle citate decisioni per poter concludere che la concessione di una riduzione sulle tariffe di handling non costituisce aiuto di Stato.

78. Con riferimento alle riduzioni offerte sui servizi di handling a Ryanair, la Commissione ritiene che l'accordo sui servizi di handling sottoscritto da SOGEAAL e Ryanair sia, nelle specifiche circostanze, tale da conferire a detto vettore un specifico vantaggio rispetto agli altri vettori *low cost* che operano nell'aeroporto di Alghero e, in ogni caso, non sembra essere conforme alle condizioni di mercato per le tariffe di handling. Al riguardo, sembra che i diritti aeroportuali in parola siano inferiori a quelli “negoziati” con altri vettori operanti nell'aeroporto di Alghero. L'accordo è anche soggetto ad una clausola di riservatezza e il suo contenuto non può essere rivelato a terzi — il che significa che i concorrenti non possono in alcun modo verificare che nei loro confronti siano praticate le medesime tariffe.

79. La Commissione osserva altresì che i diritti per i servizi di handling pagati da Ryanair in base all'*Handling Service Agreement* 2003 sono significativamente inferiori ai diritti aeroportuali previsti per i servizi di handling indicati dalle autorità italiane e pubblicati nel sito Internet dell'aeroporto di Alghero. In particolare, la Commissione osserva che nel periodo 2003-2006 Ryanair ha pagato un forfait di 129,00 EUR per rotazione anziché la tariffa pubblicata di 930 EUR per rotazione, applicabile alla stessa tipologia di aeromobile. La Commissione osserva che la pubblicazione delle tariffe non è corredata da alcuna indicazione specifica circa la possibilità di riduzioni. Anche se, in base all'accordo supplementare, dal 1° gennaio 2007 Ryanair dovrebbe pagare tariffe più elevate per i servizi di handling tra [400 e 500] EUR per volo (rotazione), la Commissione ritiene comunque a questo stadio che le tariffe scontate possono comportare il conferimento di un vantaggio a favore di Ryanair rispetto ai suoi concorrenti.

80. Per quanto riguarda le altre compagnie aeree, e segnatamente Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti e Alpi Eagles, la Commissione dispone soltanto di poche informazioni trasmesse dalle autorità italiane. Appare tuttavia evidente ⁽²⁵⁾ che detti vettori godono di riduzioni sulle tariffe dei servizi di handling. A questo stadio del procedimento, la Commissione ignora a quali condizioni tali riduzioni sono state concesse ai menzionati vettori aerei e se sono collegate al livello dei servizi forniti. Tuttavia, la Commissione osserva che esse sembrano essere state negoziate singolarmente e non formerebbero parte di un regime generale di aiuti.

⁽²¹⁾ Decisione NN 109/98 del 26 maggio 1999, Regno Unito, *Aeroporto di Manchester* (GU C 65 del 13.3.2004).

⁽²²⁾ *Ibidem*, paragrafo 8.

⁽²³⁾ 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 (in appresso “decisione Charleroi”) (GU L 137 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽²⁴⁾ *Ibidem*, paragrafo 159.

⁽²⁵⁾ Cfr. *supra*, punto 41.

81. Pertanto, allo stadio attuale la Commissione ritiene che nelle misure suesposte si possa ravvisare la concessione di aiuti di Stato a Ryanair e ad altre compagnie aeree operanti nell'aeroporto di Alghero, segnatamente alla luce del fatto che le riduzioni accordate ad alcuni dei citati vettori che espletano servizi aerei nell'aeroporto di Alghero non sono limitate nel tempo e sono tali da discriminare tra utenti delle medesime infrastrutture aeroportuali. Con specifico riferimento a questo punto, la Commissione invita l'Italia a trasmetterle i contratti ed altre informazioni utili affinché possa valutare le misure in questione alla luce della menzionata prassi.

82. Contrariamente a quanto affermano le autorità italiane, nemmeno la concessione delle tariffe ridotte per i servizi di handling sembra corrispondere al comportamento di un investitore privato. Con riferimento al comportamento tenuto da SOGEAAL negli accordi stipulati con Ryanair e altri vettori, va osservato che le autorità italiane non hanno trasmesso alla Commissione un riepilogo dettagliato dei ricavi generati e dei costi sostenuti in applicazione di ciascun contratto.

83. Tuttavia, si rammenta che, come già indicato al punto 45 e segg., SOGEAAL sembra operare con perdite elevate, sia nei servizi di handling sia nella gestione generale. Tali perdite economiche sembrano essere riconducibili, almeno in parte, al sostegno che la società concede alle compagnie *low cost*.

84. Sebbene anche il piano industriale 2004 metta in evidenza l'importanza del traffico *low cost* per lo sviluppo dell'aeroporto di Alghero, a questo stadio non sembra realistico che SOGEAAL possa produrre profitti con la sola presenza dei vettori *low cost* se non le viene attribuita la gestione generale dell'aeroporto. Come indicato al punto 17, non sembra che tale situazione si sia verificata in passato né che lo sia al momento attuale. Non è chiaro se, e in che misura, l'attribuzione a SOGEAAL della gestione totale dell'aeroporto fosse prevedibile al momento dell'erogazione degli importi menzionati.

85. Infine, la Commissione osserva che SOGEAAL non avrebbe probabilmente concluso i citati accordi con Ryanair in mancanza del sostegno finanziario della Regione Sardegna, che è intervenuta costantemente per ripianare le perdite operative dell'aeroporto (cfr. supra, punto 43 e segg.). Infatti, a quanto sembra almeno uno dei versamenti in parola è stato effettuato dalla Regione Sardegna a SOGEAAL in base alla convenzione del 2002, che fa esplicito riferimento ai costi sostenuti da SOGEAAL nei suoi rapporti con Ryanair.

86. In questo contesto, appare ragionevole concludere che, in condizioni analoghe, un investitore privato operante in un'economia di mercato non avrebbe concluso gli accordi sottoscritti da SOGEAAL, e descritti nella sezione 2.3.

4.2.2. *Vantaggio potenziale conferito a Ryanair con riferimento al sostegno al marketing e altri contributi in relazione alle nuove rotte*

87. La Commissione ritiene che l'accordo relativo al sostegno al marketing e agli altri contributi concessi a Ryanair da

SOGEAAL siano tali da conferire alla compagnia aerea uno specifico vantaggio. In primo luogo, per i motivi illustrati al punto 82, sembra che un investitore privato non avrebbe concluso un accordo di sostegno al marketing e non avrebbe concesso altri contributi a Ryanair.

88. In secondo luogo, risulta che per l'apertura di nuove rotte SOGEAAL ha versato a Ryanair fino a [tra 400 000 e 600 000] EUR all'anno in relazione alla prima frequenza giornaliera su base annua per ciascuna rotta internazionale e [tra 300 000 e 450 000] EUR all'anno per ciascuna seconda frequenza giornaliera per la sola stagione estiva. La Commissione osserva altresì che Ryanair ha ricevuto per anni dei "contributi una tantum" per ciascun anno di operatività nonché un "premio" per passeggero a fronte dei buoni risultati conseguiti.

89. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene probabile che Ryanair goda di uno specifico vantaggio all'aeroporto di Alghero, tenuto conto del fatto che siffatto sostegno non sembra corrispondere alle condizioni di mercato. Ciò vale a maggior ragione perché le concessioni in esame sono state realizzate in forza di accordi individuali di lunga durata stipulati con Ryanair e non ci sono prove dell'esistenza di un'adeguata pubblicità che consenta ad altri vettori aereo di beneficiare delle medesime riduzioni. In particolare, la Commissione osserva che, a sua conoscenza, in un unico caso si fa riferimento alla possibilità che l'aeroporto di Alghero conceda vantaggi analoghi a compagnie aeree diverse da Ryanair e che tale riferimento è contenuto nel punto K del *Marketing Agreement 2003* con il vettore irlandese, anch'esso soggetto ad una clausola di riservatezza.

4.2.3. *Vantaggi potenziali a SOGEAAL*

90. La Commissione nota che SOGEAAL opera in perdita, situazione che si protrae da qualche tempo. Dalla relazione della Corte dei conti italiana del 2007⁽²⁶⁾ risulta che, alla luce dei risultati negativi registrati per anni dal conto economico e della gestione solo parziale (almeno in passato) dell'aeroporto di Alghero da parte di SOGEAAL — che non permette alla società di avvalersi di ricavi non provenienti dal settore aereo per compensare le perdite risultanti dalle attività connesse ai servizi aerei, SOGEAAL deve contare sull'intervento pubblico per poter svolgere le proprie attività. A quanto sembra, le perdite in parola sono collegate, almeno in parte, ai vantaggi summenzionati che SOGEAAL accorda a Ryanair.

91. A quanto pare, SOGEAAL ha ricevuto vantaggi mediante risorse statali in due modi diversi: da un lato, la Regione Sardegna ha rimborsato a SOGEAAL, dal 2002 al 2007, una parte significativa delle spese sostenute con riferimento all'accordo stipulato con Ryanair (cfr. supra, punto 49 e segg.) per un importo complessivo di [tra 7 000 000 e 9 000 000] EUR. Dall'altro, gli azionisti pubblici di SOGEAAL hanno conferito alla società un aumento di capitale pari a 4 Mio EUR.

⁽²⁶⁾ "Relazione della Corte dei Conti sul risultato del controllo sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione civile (ENAC) per l'esercizio 2005" del 7 marzo 2007, pubblicato nel seguente sito Internet: http://www.corteconti.it/Ricerca-e-1/Gli-Atti-d/Controllo-/Documenti/Sezione-de/Anno-2007/documenti/allegati-d7/ENAC-Relazione-2005.doc_cvt.htm

92. In particolare, per quanto concerne i servizi di handling, liberalizzati fin dal 1996 ⁽²⁷⁾, si deve notare che SOGEAAL godrebbe di specifici vantaggi rispetto a EAS che fornisce il 54 % dei servizi di handling all'aeroporto di Alghero senza ricevere alcun rimborso a fronte di tariffe praticate al di sotto dei prezzi di mercato.
93. Nemmeno la Regione Sardegna si è comportata come avrebbe fatto un investitore privato.
94. Per quanto concerne i rimborsi effettuati, la Commissione constata quanto segue: stando al piano industriale 2004, il traffico passeggeri *low cost* si è rivelato positivo, in termini di costi/ricavi, per l'economia della regione. Ciò non significa tuttavia che la Regione "agisca come un investitore privato" operante in un'economia di mercato. Benché la Regione intenda fare dell'aeroporto l'attività trainante dello sviluppo economico regionale, le autorità pubbliche non si aspettano alcun ritorno finanziario dai loro investimenti e, benché sia loro intenzione incrementare il turismo nell'isola e rendere più attraente — e quindi più redditizio — l'aeroporto, esse non sono guidate esclusivamente da prospettive di redditività a più lungo termine ⁽²⁸⁾. Piuttosto, il finanziamento pubblico mira a sviluppare il turismo e i collegamenti con l'isola e la motivazione principe della Regione sotto questo aspetto è lo sviluppo regionale. Tali elementi possono comunque essere pertinenti ai fini della valutazione della compatibilità di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.
95. Con riferimento all'aumento del capitale, la Commissione osserva che SOGEAAL era un'impresa in perdita al momento dell'apporto di capitale e, allo stadio attuale del procedimento, sembra che gli azionisti pubblici non potevano ragionevolmente aspettarsi un rendimento del capitale investito tale da risultare accettabile a un investitore privato operante nel settore.
96. Pertanto, in mancanza di ulteriori elementi che specifichino i ricavi generati e i costi sostenuti, la Commissione ritiene, a questo stadio, di non disporre di sufficienti elementi per concludere che la Regione Sardegna abbia agito come un investitore privato in un'economia di mercato.
97. Ne consegue che, a questo stadio, la Commissione non può escludere che SOGEAAL sia avvantaggiata, grazie alla disponibilità di risorse statali, rispetto ad altri gestori aeroportuali e fornitori di servizi di handling.

4.3. Selettività

98. Nella fattispecie i fondi concessi da SOGEAAL alle compagnie aeree in questione non sono stati pubblicizzati a tutte le compagnie concorrenti. A quanto sembra, le

condizioni negoziate con Ryanair, in particolare, sarebbero state concesse esclusivamente a detta compagnia aerea e non sarebbero state offerte ad altri vettori. Pertanto, tutte le misure adottate a favore di Ryanair ed altri vettori aerei sembrano avere natura selettiva.

99. La convenzione conclusa tra la Regione e SOGEAAL, in base alla quale quest'ultima è risarcita delle spese sostenute a fronte dei vantaggi concessi a Ryanair, è valida soltanto nei confronti di SOGEAAL e sembra costituire un vantaggio selettivo a favore della società. Tutti i successivi rimborsi concessi nel tempo al gestore aeroportuale di Alghero e gli apporti di capitale costituiscono misure selettive a favore di SOGEAAL ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

4.4. Effetto sugli scambi intracomunitari e la concorrenza

100. Le citate misure, che concedono un vantaggio selettivo a Ryanair e ad altri vettori aerei da un lato e a SOGEAAL dall'altro, sono tali da distorcere la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.
101. Come stabilito dalla Corte di giustizia nella sentenza *Aéroports de Paris* ⁽²⁹⁾, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. Inoltre, il terzo "pacchetto" delle misure di liberalizzazione del mercato dei servizi di traffico aereo è entrato in vigore il 1° gennaio 1993 con la conseguente piena apertura dei servizi aerei in tutto il territorio dell'UE ⁽³⁰⁾.
102. La concessione dei vantaggi selettivi sopra illustrati alle citate compagnie aeree e a SOGEAAL è tale da rafforzare la loro posizione di mercato rispetto ai loro concorrenti. In particolare, per quanto concerne i servizi di handling, liberalizzati nel 1996 ⁽³¹⁾, si rammenta che SOGEAAL gode di un vantaggio specifico rispetto a EAS.
103. Con riferimento ai servizi aerei, la Commissione ha illustrato sopra come le diverse misure di aiuto possano conferire un vantaggio specifico ai citati vettori rispetto alle compagnie aeree concorrenti interessate ad operare da e verso Alghero.
104. L'aeroporto di Alghero ha raggiunto la soglia di 1 000 000 di passeggeri all'anno soltanto nel 2006. Per il periodo relativo agli aiuti in questione, si deve pertanto considerare che esso sia un "aeroporto regionale minore" ai sensi della definizione datane dai recenti Orientamenti comunitari 2005. La Commissione riconosce che, di conseguenza, il danno derivante per la concorrenza e gli scambi tra Stati membri dagli aiuti concessi all'aeroporto di Alghero può, di per sé, essere limitato. Tuttavia, a questo stadio del procedimento, la Commissione non può escludere il verificarsi di tali effetti negativi.

⁽²⁷⁾ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

⁽²⁸⁾ Causa C-305/89 *Italia contro Commissione* ("Alfa Romeo") Racc. [1991], pag. I-1603, punto 20. Causa T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale contro Commissione*, Racc. [2003], pag. II-435, punti 250-270.

⁽²⁹⁾ Cfr. nota 11. CGCE, causa *Aéroports de Paris*, ibidem, punti 75-79 della motivazione.

⁽³⁰⁾ Regolamenti (CEE) n. 2407/92, (CEE) n. 2408/92 e (CEE) n. 2409/92 (GU L 240 del 24.8.1992).

⁽³¹⁾ Direttiva 96/67/CE.

4.5. Conclusioni

105. Alla luce dell'analisi sopra illustrata, la Commissione ritiene a questo punto che le misure in oggetto possono contenere elementi di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

5. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ

106. Gli aiuti di Stato che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune, in particolare in base all'articolo 73, all'articolo 87, paragrafi 2 o 3, all'articolo 86, paragrafo 2, o alle rispettive disposizioni di esecuzione.

107. L'articolo 87, paragrafo 2, non trova applicazione nella fattispecie perché le misure in oggetto non hanno carattere sociale e non sono concesse ai singoli consumatori, non sono intese ad ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o eventi eccezionali, non sono concesse all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione del paese.

108. L'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non sono applicabili in quanto le misure in esame non sono destinate a promuovere un importante progetto di comune interesse europeo né a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, né a promuovere la cultura o la preservazione del patrimonio nazionale.

109. Nella sezione che segue, la Commissione espone la sua valutazione preliminare circa la compatibilità delle misure di aiuto individuate alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), e dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE. Ai fini della valutazione, la Commissione opera una distinzione tra gli aiuti concessi a Ryanair e altri vettori aerei, da un lato, e gli aiuti a favore di SOGEAAL, dall'altro.

5.1. Aiuti a favore di Ryanair e altri vettori aerei

110. Con riferimento ai presunti aiuti a Ryanair, affinché possa applicarsi l'articolo 86, paragrafo 2, le autorità italiane dovrebbero dimostrare che detta compagnia aerea è stata gravata di un onere di servizio pubblico nell'interesse generale. Non è stata adottata alcuna argomentazione a tale proposito dalle autorità italiane e conseguentemente quest'ipotesi non sarà esaminata oltre in questa fase del procedimento.

5.1.1. Valutazione alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), con riferimento allo sviluppo regionale

111. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), prevede una deroga per le misure di aiuto destinate a favorire lo sviluppo economico di talune regioni e potrebbe essere applicabile al presente caso giacché, nel periodo in cui sono stati sottoscritti alcuni degli accordi esaminati dalla presente decisione (accordi del 2002 e del 2003), la Sardegna era

una regione ammessa a beneficiare di aiuti di Stato a finalità regionale in forza della deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE ⁽³²⁾.

112. Con riferimento al *Supplemental Agreement* del 2006, entrato in vigore il 1° gennaio 2007, la Commissione constata che stando alle informazioni già disponibili a fine 2005, per il periodo 2007-2013 la Sardegna non poteva più essere considerata una "regione di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a)". La Sardegna potrebbe diventare una regione ammissibile ad aiuti per lo sviluppo economico regionale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), ma la Carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo 2007-2013 con riferimento all'Italia non è ancora stata approvata dalla Commissione. Al momento attuale non si conosce quindi lo status della regione per quanto riguarda la sua ammissibilità agli aiuti e la portata degli stessi.

113. In relazione all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), concernente gli aiuti per lo sviluppo regionale relativi al periodo fino al 31 dicembre 2006, la Commissione non ha ricevuto dalle autorità italiane alcuna indicazione del fatto che la gestione dell'aeroporto e la concessione degli aiuti al funzionamento a Ryanair siano finalizzati allo sviluppo regionale. In tale contesto, la Commissione rammenta inoltre all'Italia l'ultima frase del punto 4.15 degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale del 1998 ⁽³³⁾, che recita: "4.15. Gli aiuti regionali destinati a ridurre le spese correnti dell'impresa (aiuti al funzionamento) sono di norma vietati. In via eccezionale, però, possono essere concessi aiuti di questo tipo nelle regioni che beneficiano della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) [ora articolo 87, paragrafo 3, lettera a)], purché essi siano giustificati in funzione del loro contributo allo sviluppo regionale e della loro natura e purché il loro livello sia proporzionale agli svantaggi che intendono compensare. Spetta allo Stato membro dimostrare l'esistenza degli svantaggi e quantificarne l'importanza". Ad oggi, le autorità italiane non hanno presentato alcun elemento a giustificazione di tale ipotesi.

114. Conseguentemente, allo stadio attuale la Commissione dubita che i potenziali aiuti di Stato concessi a Ryanair possano essere dichiarati compatibili con il mercato comune alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a).

115. Con riferimento all'eventuale applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), concernente gli aiuti allo sviluppo regionale per il periodo successivo al 1° gennaio 2007, la Commissione constata che gli Orientamenti sugli aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2007-2013 non autorizza aiuti al funzionamento nelle regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c). Pertanto, gli aiuti concessi a Ryanair a partire dal 1° gennaio 2007 non sembrano compatibili ai sensi degli Orientamenti sugli aiuti a finalità regionale per il periodo 2007-2013.

⁽³²⁾ Cfr. Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9).

⁽³³⁾ Applicabile in misura proporzionale per gli aiuti concessi fino al 31 dicembre 2006; cfr. punto 105 degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13).

5.1.2. *Valutazione alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE*

116. Anche l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE è applicabile, in quanto gli aiuti sono intesi a promuovere lo sviluppo di talune attività economiche, segnatamente nel settore del traffico aereo.
117. La Commissione osserva che le misure di aiuto in esame non sono destinate alla ricerca e allo sviluppo, alla protezione ambientale, al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese in difficoltà, alle piccole e medie imprese o ai capitali d'investimento. La deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), non può pertanto essere invocata a motivo di una delle finalità orizzontali sopra citate.
118. Gli orientamenti in materia di aiuti di Stato nel settore dell'aviazione del 1994 ⁽³⁴⁾ non trovano applicazione nella fattispecie in quanto dispongono che gli aiuti al funzionamento volti al sovvenzionamento di rotte aeree possono essere concessi soltanto in due casi chiaramente determinati:
- la presenza di un onere di servizio pubblico, imposto da uno Stato membro in applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, ipotesi che non è in alcun modo ravvisabile nella situazione descritta nel caso in esame, oppure
 - il carattere sociale degli aiuti, concessi a norma dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera a), del trattato; anche questa ipotesi può essere scartata nel caso in esame.
119. Come già menzionato, la Commissione ha recentemente consolidato la prassi seguita nell'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato negli Orientamenti comunitari 2005. Il punto 85 degli Orientamenti comunitari 2005 recita: *“La Commissione esaminerà la compatibilità di ogni aiuto al finanziamento di infrastrutture aeroportuali o di ogni aiuto di avviamento erogato senza la sua autorizzazione, e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, in base ai presenti orientamenti qualora l'erogazione dell'aiuto sia iniziata dopo la loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Negli altri casi, li esaminerà in base alle norme applicabili alla data in cui ha avuto inizio l'erogazione dell'aiuto”*. Nella fattispecie, pertanto, la Commissione opera una distinzione tra misure di aiuto che devono essere valutate alla luce degli Orientamenti 2005 e quelle che rientrano direttamente nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), coerentemente con la prassi decisionale seguita in passato dalla Commissione.

5.1.2.1. *Aiuti concessi a Ryanair prima del dicembre 2005*

120. Nella prassi adottata già prima della conclusione del contratto con Ryanair, la Commissione considerava che, alla luce dello sviluppo economico del settore del trasporto aereo ed aeroportuale conseguente alla piena liberalizzazione del mercato dei servizi di traffico aereo a livello comunitario nel 1997, la deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), poteva fungere da

base giuridica per giustificare la concessione di aiuti all'avviamento di nuove rotte in partenza da aeroporti regionali, attesa l'importanza di tali aiuti per lo sviluppo degli aeroporti regionali.

121. Il punto 356 della decisione Charleroi ⁽³⁵⁾ sottolinea che:

“[...] un maggiore utilizzo degli aeroporti secondari contribuisce a ridurre la congestione del trasporto aereo nei principali hub europei. La presenza di un maggior numero di punti di accesso a voli intraeuropei è un fattore indubbiamente positivo, ma occorre osservare che a tal fine è spesso indispensabile un incentivo pubblico iniziale. La trasparenza, il carattere non discriminatorio e la proporzionalità dei finanziamenti offerti agli aeroporti, e la presenza di un interesse comune negli aiuti di Stato concessi alle compagnie aeree, devono consentire lo sviluppo delle attività aeroportuali nel rispetto delle regole del trattato. Sotto questo profilo la presente decisione accetta, per la prima volta nel settore del trasporto aereo, il principio dell'aiuto all'avviamento, assicurando nel contempo il rispetto delle normali regole applicabili agli aiuti di Stato.”

122. Coerentemente con la prassi costante della Commissione, gli aiuti possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune se:

- i) contribuiscono ad un obiettivo di interesse comune;
- ii) sono necessari e proporzionali (e sono previste sanzioni in caso di inadempimento) ai costi aggiuntivi dell'apertura della rotta ed hanno un effetto incentivante;
- iii) sono concessi secondo modalità trasparenti e non discriminatorie;
- iv) non comportano distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

- i) Contribuito ad un obiettivo di interesse comune

123. La Commissione riconosce che un aiuto del tipo considerato nel presente procedimento può contribuire ad un obiettivo di interesse comune, quando riveste la forma di un sostegno all'avviamento che consente l'apertura di nuove rotte redditizie da e verso un aeroporto regionale.

124. Come già indicato, l'aeroporto di Alghero era, nel periodo preso in esame, un aeroporto di dimensioni piuttosto limitate. Gli aiuti di avviamento concessi a rotte in partenza da questo aeroporto possono pertanto, in linea di massima, soddisfare l'obiettivo dell'interesse comune.

125. Le autorità italiane affermano inoltre che la Regione trae benefici dalla presenza degli operatori *low cost*, che si ripercuote positivamente sull'economia regionale. Infatti, secondo il piano industriale 2004, tale effetto sull'economia locale e sulle attività collaterali è stimato in 83,7 Mio EUR per il 2008.

126. Pertanto, in questa fase del procedimento, la Commissione ritiene che l'aiuto in questione possa contribuire ad un obiettivo di interesse comune.

⁽³⁴⁾ Cfr. nota 10.

⁽³⁵⁾ Cfr. nota 24.

ii) Necessità e proporzionalità

127. In linea di massima, affinché siano necessari e proporzionali all'obiettivo teso a far raggiungere ad un aeroporto una dimensione critica di traffico e la soglia di redditività, gli aiuti di avviamento devono avere un effetto incentivante tale da assicurare che le nuove rotte avviate risultino, a termine, redditizie. Ciò significa in particolare che le misure di aiuto devono essere limitate nel tempo e decrescenti.
128. La giustificazione di un aiuto di avviamento risiede nel fatto che la rotta deve, a termine, risultare redditizia. Alla luce dell'esperienza maturata finora nel settore aereo, la Commissione ritiene che un periodo di tre anni (o di cinque nelle regioni in ritardo di sviluppo) sia sufficientemente lungo per stabilire se la rotta beneficiaria degli aiuti di avviamento risulterà, a termine, redditizia. Un sostegno protratto per un periodo più lungo rischia di diventare strutturale.
129. Inoltre, atteso che l'aiuto di avviamento mira a promuovere l'attivazione di nuove rotte che si dimostrino redditizie a termine, è logico che man mano che la rotta comincia a realizzare utili l'intensità dell'aiuto pubblico debba scemare; tale progressiva riduzione degli aiuti consente un'adeguata ripartizione del rischio tra l'autorità pubblica che li concede e la compagnia aerea che ne beneficia ed è ciò che la Commissione intende quando fa riferimento al concetto di "degressività". Per questo motivo, la degressività degli aiuti è un indicatore necessario a comprovare che il sostegno è proporzionato all'obiettivo di sviluppare rotte redditizie.
130. Per quanto concerne il *Marketing Agreement*, esso ha una durata di 11 anni e può essere rinnovato per altri 10 anni se Ryanair consegue gli obiettivi stabiliti. Nel presente caso, non è prevista alcuna riduzione dell'intensità dell'aiuto e quindi, in base alle informazioni a sua disposizione, la Commissione dubita che un sostegno di così lunga durata possa essere caratterizzato dalla necessaria degressività e, di conseguenza, che la durata del *Marketing Agreement* sia proporzionata all'obiettivo.
131. Quanto al contributo di marketing una tantum per l'apertura di nuove rotte, esso è limitato nel tempo (tre anni) e degressivo (l'importo è di [tra 100 000 e 300 000] EUR nel primo anno di operatività e di [tra 25 000 e 100 000] EUR nel secondo e terzo anno, ciascuno, per ciascuna nuova rotta internazionale).
132. Con riferimento all'*Handling Service Agreement*, la Commissione constata che esso è limitato a tre anni, ma non sembra presentare alcun elemento di progressiva riduzione. La Commissione osserva altresì che le condizioni speciali offerte a Ryanair in relazione ai servizi di handling non sono collegate all'attivazione di alcuna nuova rotta o di una rotta particolare; pertanto, ad un primo esame, il loro effetto incentivante sembra improbabile.
133. Più in generale, nonostante nel periodo in esame Ryanair abbia aperto nuove rotte (Alghero-Francoforte Hahn nel 2003 e Alghero-Gerona nel 2004), non è chiaro a questo stadio se i vari incentivi offerti ai vettori aerei fossero necessari e proporzionati all'obiettivo. In particolare, è dubbio che i pagamenti fossero effettuati soltanto a fronte

di spese aggiuntive connesse direttamente all'apertura di una nuova rotta. Non è chiaro se le rotte o i servizi beneficiari dell'aiuto, laddove sia possibile individuarli, abbiano delle ragionevoli prospettive di operare in pareggio o in attivo dopo un certo tempo.

134. Quale elemento fondamentale nell'assicurare che l'aiuto concesso sia limitato a quanto strettamente necessario e proporzionato all'obiettivo, il sistema di pagamento dovrebbe contenere un qualche meccanismo che consenta di sanzionare la compagnia aerea se questa non riesce a conseguire i risultati ai quali si era impegnata nell'accordo concluso con le autorità pubbliche. Siffatto meccanismo è inteso a limitare l'aiuto al minimo necessario per avere un effetto incentivante. Nella fattispecie, in base al *Marketing Agreement 2003* l'importo versato da SOGEEAL a Ryanair sarà ridotto in misura proporzionale ai risultati qualora non venga conseguito l'obiettivo in termini di numero di passeggeri trasportati. La Commissione non dispone di alcuna informazione circa eventuali meccanismi sanzionatori previsti dall'accordo del 2002 o dall'*Handling Service Agreement* del 2003. La Commissione esprime pertanto dubbi circa il pieno rispetto di questa condizione.
135. Conseguentemente, in questa fase e sulla scorta delle informazioni a sua disposizione, la Commissione dubita che le misure in questione possano essere definite aiuti di avviamento necessari e proporzionati all'obiettivo.

iii) Trasparenza e non discriminazione

136. In casi precedenti, la Commissione ha insistito sui requisiti di trasparenza e di non discriminazione⁽³⁶⁾. Offrire a tutte le compagnie aeree su base non discriminatoria la possibilità di ricevere aiuti, prima che tali aiuti siano concessi, è una misura atta a limitare la concessione del sostegno finanziario a quanto strettamente necessario per ottenere il desiderato effetto incentivante. Pertanto, l'autorità pubblica che intenda erogare ad una compagnia aerea aiuti all'avviamento di una nuova rotta, per il tramite o no di servizi aeroportuali, è tenuta a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi. La pubblicità dovrebbe anche precisare la rotta e i criteri oggettivi in termini di importo e di durata degli aiuti. Inoltre e ove possibile, devono essere rispettate le pertinenti regole sostanziali e procedurali applicabili in materia di appalti pubblici e concessioni di servizio.
137. Come già indicato, con lettera del 2 marzo 2007 le autorità italiane hanno precisato che l'aeroporto di Alghero può offrire a tutti i vettori aerei incentivi e riduzioni analoghe a quelle applicate a Ryanair. In particolare, tariffe ridotte del 30 % rispetto alle tariffe ordinarie sono applicabili ai vettori in relazione a voli operati per brevi periodi dall'aeroporto di Alghero verso nuove destinazioni e tariffe agevolate, concordate a seguito di negoziati con i vettori interessati, sarebbero applicate alle compagnie aeree che effettuano voli di linea per lunghi periodi o che attivano rotte verso nuove destinazioni. Per questo motivo, non si sarebbe in presenza di un trattamento discriminatorio tra vettori aerei.

⁽³⁶⁾ Cfr. punto 356 della decisione Charleroi.

138. La Commissione osserva tuttavia che, in realtà, a Ryanair sono offerti incentivi/riduzioni diverse da quelle offerte ad altri vettori aerei e non è chiaro in questa fase del procedimento se tale differenza sia giustificata dal fatto che i servizi forniti sono diversi.
139. Nella fattispecie, la Commissione osserva altresì che non è stata data adeguata pubblicità all'annuncio che l'aeroporto di Alghero permetterà ad altri vettori aerei di beneficiare dei medesimi vantaggi concessi a Ryanair; al contrario, la Commissione constata che entrambi gli accordi conclusi con Ryanair nel 2003 sono soggetti ad una clausola di riservatezza.
140. La Commissione pertanto dubita che l'aiuto sia stato concesso in modo trasparente e non discriminatorio.
- iv) Assenza di distorsione della concorrenza contraria all'interesse comune
141. La Commissione non può escludere, a questo stadio della sua indagine, che gli effetti negativi delle misure di aiuto siano superiori alle ripercussioni positive.
142. Concludendo, la Commissione esprime i suoi dubbi circa il fatto che il premio versato anteriormente al dicembre 2005 possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.
- 5.1.2.2. Aiuti concessi a Ryanair dopo il dicembre 2005
143. In applicazione del *Supplemental Agreement*, Ryanair riceve un bonus, che varia tra [...] EUR e [...] EUR per passeggero nel periodo 2006-2010, in relazione al conseguimento degli obiettivi generali in termini di passeggeri trasportati e di voli effettuati all'anno. Atteso che tale aiuto prende effetto posteriormente all'entrata in vigore degli Orientamenti comunitari 2005, la sua compatibilità con il mercato comune deve essere valutata in conformità delle seguenti condizioni stabilite negli stessi (al punto 79).
- "a) gli aiuti devono essere versati a vettori aerei detentori di una licenza d'esercizio in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro in applicazione del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (37)."*
144. La Commissione constata che questa condizione è soddisfatta.
- "b) gli aiuti devono essere versati per rotte che collegano un aeroporto regionale delle categorie C e D con un altro aeroporto dell'Unione."*
145. Come indicato al punto 10, l'aeroporto di Alghero ha registrato un traffico passeggeri di poco superiore al milione per l'anno 2006. L'aeroporto è pertanto considerato un aeroporto di "categoria C" (benché si trovi al livello inferiore della categoria) ai sensi degli Orientamenti comunitari 2005 (38). Alla Commissione risulta che l'aiuto è concesso per rotte che collegano Alghero ad altri aeroporti dell'UE e reputa pertanto soddisfatta la menzionata condizione.
- "c) gli aiuti riguardano esclusivamente l'attivazione di nuove rotte o di nuove frequenze, quali definite qui di seguito, che si traducono in un incremento del volume netto di passeggeri. Gli aiuti non devono incoraggiare un semplice spostamento del traffico da una linea o da una compagnia ad un'altra. Non devono in particolare comportare uno sviamiento ingiustificato del traffico in relazione alla frequenza e alla redditività dei servizi esistenti in partenza da un altro aeroporto situato in una stessa città, uno stesso agglomerato urbano (39) o uno stesso sistema aeroportuale (40), che serve la stessa destinazione o una destinazione comparabile secondo gli stessi criteri."*
146. A questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, la Commissione esprime dubbi sul fatto che il premio sia riferito soltanto alle nuove rotte attivate e che non possa comportare uno sviamiento del traffico da un'altra compagnia aerea, da un altro aeroporto o da un altro agglomerato urbano.
- "d) la linea sovvenzionata deve risultare redditizia a termine, ossia coprire perlomeno le spese senza finanziamenti pubblici. Questo è il motivo per cui gli aiuti di avviamento devono essere decrescenti e limitati nel tempo."*
147. La Commissione dubita del rispetto di questa condizione giacché non sembra esserci alcun legame tra i costi sostenuti e il versamento del premio per il conseguimento degli obiettivi. Sebbene risulti che tale premio è dovuto soltanto per cinque anni, durata che poteva essere adeguata fino al 31 dicembre 2006 giacché fino a tale data la Sardegna era una regione ammissibile agli aiuti al funzionamento in applicazione degli Orientamenti sugli aiuti a finalità regionale, il *Supplemental Agreement* sembrerebbe essere prorogabile per un ulteriore decennio. Pertanto, allo stadio attuale, la Commissione dubita che l'aiuto sia limitato nel tempo.
148. Inoltre, non vi sono indicazioni del fatto che il premio versato per il conseguimento degli obiettivi sarebbe ridotto progressivamente nel tempo. Pertanto, allo stadio attuale, la Commissione dubita della degressività del premio.
- "e) l'importo dell'aiuto deve essere strettamente legato ai costi supplementari di avviamento connessi all'apertura del nuovo collegamento o della nuova frequenza, che l'operatore aereo non dovrà più sostenere una volta raggiunto il ritmo di crociera;"*
- e
- "f) l'aiuto decrescente può essere concesso per una durata massima di tre anni. L'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 30 % delle spese ammissibili."*
- (37) Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1).
- (38) Punto 15 degli Orientamenti comunitari 2005.
- (39) Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8).
- (40) Quale definito all'articolo 2, lettera m), del regolamento (CEE) n. 2408/92.

Per le linee in partenza da regioni svantaggiate, ossia le regioni ultraperiferiche, le regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato e le regioni a bassa densità di popolazione, l'aiuto decrescente può essere erogato per una durata massima di cinque anni. L'importo dell'aiuto non può superare, ogni anno, il 50 % dell'importo delle spese ammissibili dell'anno considerato e, per l'intera durata dell'aiuto, una media del 40 % delle spese ammissibili. Se viene effettivamente erogato per cinque anni, nei primi tre anni l'aiuto può essere mantenuto al 50 % dell'importo delle spese ammissibili. Comunque, il periodo durante il quale ad una determinata compagnia aerea viene concesso un aiuto per l'apertura di nuovi collegamenti deve essere ampiamente inferiore al periodo per il quale tale compagnia si impegna ad esercitare le sue attività in partenza dall'aeroporto considerato."

149. A questo stadio, sulla base delle informazioni a sua disposizione la Commissione dubita che il premio rispetti le condizioni di cui alle lettere e) e f). Dalle informazioni in possesso della Commissione si evince che il premio non è limitato ad un triennio e non sembra esserci alcun collegamento tra le spese sostenute da Ryanair e il premio versato. Inoltre, non vi è alcuna indicazione del carattere degressivo dello stesso.

"g) il versamento dell'aiuto deve essere rapportato all'aumento effettivo del numero di passeggeri trasportati".

150. Alla luce della relazione stabilita tra l'obiettivo da conseguire in termini di numero di passeggeri e il "premio" pagabile a Ryanair, questa condizione sembra essere soddisfatta.

"h) l'ente pubblico che intenda erogare ad una compagnia, sia attraverso un aeroporto che senza il suo tramite, aiuti all'avviamento di una nuova rotta è tenuto a rendere pubblico il proprio progetto entro un termine e con una pubblicità sufficienti a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi. In tale comunicazione occorre precisare in particolare la rotta e i criteri obiettivi in termini di importo e durata degli aiuti."

151. Basandosi sulle informazioni di cui dispone, la Commissione nutre dubbi circa il fatto che il premio legato ai risultati ottenuti abbia ricevuto una sufficiente pubblicità e che i vettori diversi da Ryanair possano fruire di vantaggi analoghi. Infatti, nelle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, nulla indica che i vantaggi conferiti a Ryanair siano stati reclamizzati in alcun modo.

"i) la compagnia aerea che proponga un servizio ad un ente pubblico che intende erogare un aiuto di avviamento è tenuta a presentare, insieme alla propria candidatura, un piano economico-finanziario che dimostri la redditività della linea per un periodo congruo dopo la cessazione dell'aiuto. Prima di concedere l'aiuto di avviamento l'ente pubblico dovrà realizzare un'analisi di impatto della nuova rotta sulle linee concorrenti."

152. La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione a questo proposito.

"j) gli Stati provvedono a pubblicare ogni anno, per ogni aeroporto, l'elenco delle rotte sovvenzionate indicando per ciascuna di esse la fonte di finanziamento pubblico, la compagnia beneficiaria, l'importo degli aiuti erogati e il numero di passeggeri."

"k) gli Stati membri devono predisporre meccanismi di ricorso idonei a porre rimedio a tutte le situazioni discriminatorie che potrebbero sorgere in seguito alla concessione di aiuti pubblici."

153. A questo stadio, sulla base delle informazioni a sua disposizione la Commissione dubita che le condizioni di cui alle lettere j) e k) siano soddisfatte. Non vi sono indicazioni della pubblicazione di relazioni annuali né dell'istituzione di meccanismi di ricorso.

"l) occorre prevedere un sistema di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto da parte di una compagnia aerea degli impegni assunti nei confronti dell'aeroporto al momento dell'erogazione dell'aiuto. Un sistema di recupero dell'aiuto o di escussione di una garanzia inizialmente versata dal vettore può consentire all'aeroporto di assicurarsi che la compagnia aerea rispetti i propri impegni."

154. La Commissione constata che il *Supplemental Agreement* prevede un sistema sanzionatorio applicabile qualora Ryanair cancelli i voli o non riesca a raggiungere gli obiettivi stabiliti in termini di passeggeri e di voli. In particolare, a quanto sembra Ryanair deve raggiungere almeno l'[...] % del risultato previsto in termini di numero di passeggeri per poter ricevere il premio. La Commissione reputa che apparentemente questa condizione sia soddisfatta.

155. Concludendo, la Commissione esprime i suoi dubbi circa il fatto che il premio versato in applicazione del *Supplemental Agreement* possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, secondo l'interpretazione datane dagli Orientamenti comunitari del 2005.

5.1.2.3. Aiuti concessi ad altri vettori aerei con riferimento alle riduzioni delle tariffe per i servizi di handling

156. Per quanto riguarda le riduzioni sulle tariffe per i servizi di handling praticate da SOGEEAL a favore di altri vettori aerei — segnatamente Europe Air Post, Air Vallese, Air Dolomiti e Alpi Eagles — la Commissione si trova nell'impossibilità di giudicare se detti incentivi contribuiscano ad un obiettivo di interesse comune, se siano necessari, se abbiano un effetto incentivante e se le ripercussioni negative sulla concorrenza siano sufficientemente o insufficientemente compensate dagli effetti positivi sullo sviluppo economico, giacché non è a conoscenza del contenuto esatto dei contratti sottoscritti. In particolare, la Commissione non può valutare se riduzioni comparabili siano state accordate a tutte le imprese nonché se tali riduzioni si conformino alle regole del mercato.

157. Per questi motivi, a questo stadio del procedimento la Commissione dubita che le misure in esame possano essere dichiarate compatibili ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato e invita le autorità italiane a trasmetterle i testi di tutti gli accordi conclusi con i citati vettori aerei così come ogni altra informazione utile.

5.2. Aiuti a SOGEAAL

158. La Commissione dubita che le presunte misure di aiuto concesse a SOGEAAL possano essere considerate compatibili in applicazione delle deroghe previste dal trattato CE.
159. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), prevede una deroga per le misure di aiuto destinate a favorire lo sviluppo economico di talune regioni e potrebbe essere applicabile al presente caso giacché, nel periodo in cui SOGEAAL riceveva i rimborsi e il contributo di marketing (vale a dire prima del 31 dicembre 2006), la Sardegna era una regione ammessa a beneficiare di aiuti di Stato a finalità regionale in forza della deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE ⁽⁴¹⁾.
160. In relazione all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), concernente gli aiuti per lo sviluppo regionale relativi al periodo fino al 31 dicembre 2006, la Commissione non ha tuttavia ricevuto dalle autorità italiane alcuna indicazione del fatto che la gestione dell'aeroporto sia finalizzata allo sviluppo regionale. In tale contesto, la Commissione rammenta inoltre all'Italia l'ultima frase del punto 4.15 degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale del 1998 ⁽⁴²⁾, che recita: "4.15. Gli aiuti regionali destinati a ridurre le spese correnti dell'impresa (aiuti al funzionamento) sono di norma vietati. In via eccezionale, però, possono essere concessi aiuti di questo tipo nelle regioni che beneficiano della deroga di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) [ora articolo 87, paragrafo 3, lettera a)], purché essi siano giustificati in funzione del loro contributo allo sviluppo regionale e della loro natura e purché il loro livello sia proporzionale agli svantaggi che intendono compensare. Spetta allo Stato membro dimostrare l'esistenza degli svantaggi e quantificarne l'importanza". Ad oggi, le autorità italiane non hanno presentato alcun elemento a giustificazione di tale ipotesi.
161. Conseguentemente, allo stadio attuale la Commissione dubita che i potenziali aiuti di Stato concessi a SOGEAAL possano essere dichiarati compatibili con il mercato comune alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a).
162. La deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), riguardante gli aiuti destinati a favorire o agevolare lo sviluppo di talune attività economiche non sembra applicabile alle misure in esame poiché si tratta di aiuti al funzionamento che non sembrano, a questo stadio del procedimento, né necessari né proporzionali al conseguimento di un obiettivo di interesse comune, né sono accompagnati da un processo di ristrutturazione aziendale che sarebbe necessario per beneficiare di un aiuto in applicazione degli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽⁴³⁾.
163. Se SOGEAAL fosse stata incaricata di un obbligo di servizio pubblico per la gestione dell'aeroporto di Alghero,

gli aiuti ricevuti avrebbero potuto essere dichiarati compatibili ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, fermo restando il rispetto delle pertinenti condizioni. Tuttavia, la Commissione osserva che, da un lato, come disposto nel punto 34 degli Orientamenti comunitari 2005, la gestione di un aeroporto nel suo insieme può considerarsi un servizio di interesse generale soltanto in casi eccezionali e che, dall'altro, l'Italia non ha notificato alla Commissione l'imposizione di obblighi di servizio pubblico a carico di SOGEAAL. Infatti, sembrerebbe che SOGEAAL non fosse incaricata della gestione dell'insieme dell'aeroporto — per lo meno fino al 26 giugno 2006 — e che a tale data la gestione generale sia stata affidata a SOGEAAL soltanto formalmente.

164. Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione nutre a questo stadio dubbi sulla possibilità che i potenziali aiuti di Stato concessi a SOGEAAL siano dichiarati compatibili con il mercato comune.

6. CONCLUSIONE

165. In considerazione dei fatti suesposti, la Commissione dubita:
- a) che il sostegno di marketing e gli altri contributi concessi a favore di Ryanair debbano essere considerati aiuti di Stato e, se lo fossero, che siano compatibili con il mercato comune;
 - b) che le riduzioni delle tariffe per i servizi di handling praticate da SOGEAAL a favore di Ryanair e di altri vettori aerei all'aeroporto di Alghero debbano essere considerate aiuti di Stato e, se lo fossero, che siano compatibili con il mercato comune;
 - c) che il sostegno finanziario concesso a SOGEAAL dalla Regione Sardegna in forma di rimborsi di perdite operative e di aumento di capitale debbano essere considerato aiuto di Stato e, se lo fosse, che sia compatibile con il mercato comune.
166. Alla luce di quanto sopra esposto, la Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita l'Italia a inviare osservazioni e a fornire qualsiasi informazione utile ai fini della valutazione dell'aiuto, entro il termine di un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita l'Italia a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.
167. La Commissione richiama l'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può essere recuperato presso il beneficiario."

⁽⁴¹⁾ Cfr. Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9).

⁽⁴²⁾ Applicabile in misura proporzionale per gli aiuti concessi fino al 31 dicembre 2006; cfr. punto 105 degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13).

⁽⁴³⁾ Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).